Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 37 / 24. AUGUST 2022

Hyundai gewinnt auch Ypern-Rallye

Tänak-Sieg nach Favoritensterben

F1-Motor-Reglement für 2026

FIA ebnet Weg für Audi und Porsche

NASCAR: Watkins Glen

Larson siegt beim Kimi-Comeback

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 37



MotoGP: Österreich-Grand-Prix

Bagnaia setzt seine Aufholjagd fort



Formel-1-Interview: George Russell

Deshalb ist Mercedes noch nicht siegfähig



ADAC GT Masters: Lausitzring

Titelkampf wird noch einmal spannend

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES



ADAC

Editorial

Mindestgewicht, Inflationszuschlag, Unterboden: Die Teams klagen, und die FIA handelt. Das ist nicht gut, weil es den Wettbewerb verzerrt.

Früher einmal hatte die FIA das Heft in der Hand. Unter Max Mosley sowieso. Auch damals haben die Teams versucht, Einfluss auf den Weltverband zu nehmen, aber die Funktionäre sind nicht auf jede Bitte, Forderung oder Kampagne reingefallen. Kam der Verdacht auf, dass ein oder mehrere Teams nur den eigenen Vorteil im Auge hatten, hielt der Verband die Füße still. Was zählt, ist nur der Vorteil für den Sport.

Diese Regel hat sich umgekehrt, seit die FIA einen neuen Präsidenten hat. Mercedes ruft, und Rennleiter Michael Masi muss gehen. Sind wir mal ehrlich: Die Nachfolger sind keinen Deut besser. Zu Beginn des Jahres merken neun von zehn Teams, dass ihre Autos deutlich über dem Mindestgewicht liegen. Nur Alfa Romeo hat das Limit von ursprünglich 795 Kilogramm geschafft. Trotzdem kommt die FIA den Klagerufen der Mehrheit nach und packt drei Kilogramm drauf. Das ist nicht korrekt. Wenn ein Team in der Lage war, das Mindestgewicht zu erreichen, müssen es alle können. Und wenn sie ihr Entwicklungsbudget lieber im Windkanal verpulvert haben, dann haben sie eben Pech gehabt.

Nach sechs Rennen fällt der Hälfte des Feldes auf, dass sie den Budgetdeckel von 141,2 Millionen Dollar nicht schaffen werden. Außer sie stellen die Entwicklung ihrer Autos sofort ein. Sechs Teams fordern einen Inflationszuschlag. Das reicht nicht für die erforderliche Super-Mehrheit. Als es zur Abstimmung kommt, kippen Williams, Haas und Alfa um. Gegen ihre eigenen Interessen. Da hat wohl der Motorenpartner leisen Druck ausgeübt. Die FIA hätte sich nie auf diesen Kuhhandel einlassen dürfen. Er ist ungerecht gegenüber den Teams, die den Kostendeckel gar nicht erreichen. Für sie gibt es kein Extra-Geld. Und genau diese Ungerechtigkeit sollte die Budgetdeckelung eigentlich verhindern.

Nach dem GP Aserbaidschan startete Mercedes über seine Fahrer eine Kampagne gegen das Bouncing. Prompt reagierte die FIA mit einer Technischen Direktive. Mit der hätte man noch leben können, weil sie die Teams bestraft, die keine Lösung für das Bouncing gefunden haben. Sie müssen ihre Autos höher setzen. Ist natürlich langsamer. Mercedes und drei andere Teams drängten auf eine Pauschallösung. Ein an den Kanten hochgebogener Unterboden und modifizierter Anstieg des Diffusors soll das Bouncing ein für alle Mal abschaffen. Zum Schaden der Teams, die über den Unterboden mehr Rundenzeit finden als die Befürworter. Auch wenn man jetzt bei einem Kompromiss gelandet ist, ist das Vorgehen der FIA nicht korrekt.

Das Sicherheitsargument ist keines. Weil das Problem jederzeit durch Erhöhung der Bodenfreiheit aus der Welt zu schaffen ist. Weil es Bouncing auch vor 40 Jahren gab und keiner der damaligen Piloten jetzt die Spätfolgen spürt. Ich kann Mohammed bin Sulayem nur raten: Zeigen Sie mehr Profil!

Michael Schmidt
Redakteur





MSa-Paddock



UND DIE SONNE SCHIEN DOCH
Nach wolkigem Freitag und verregnetem Samstag zeigte sich der Lausitzring am Sonntag doch noch von seiner Sonnenseite – sehr zur Freude von Redakteur Michael Bräutigam, den Fans und natürlich den Aktiven.



DER ZEIT UND DEM FELD VORAUS
Rallye-Legende Juha Kankkunen und Rallye-Reporter Markus Stier hatten zwar keinen Aufschrieb, aber trotzdem Spaß im mit Wasserstoff betriebenen Toyota Yaris-Vorausauto bei der Rallye Belgien.



NÄHE ZU DEN FANS
Auf der großen Anlage des Red Bull Rings ist zwar viel Fußmarsch angesagt, dafür kam MSa-Reporter Imre Paulovits aber auch mit so vielen Fans in Kontakt wie sonst selten bei einem Grand Prix.



WILHELM

George Russell kann in seinem ersten Jahr mit Mercedes überzeugen. Im MSa-Interview spricht der Brite über das Duell gegen Lewis Hamilton und den Kampf mit dem Auto.

Von: **Michael Schmidt & Andreas Haupt**

Sie kamen von Williams zu Mercedes. Ist es schön, nun regelmäßig um Punkte und Podeste zu fahren oder sind Sie doch eher enttäuscht?
Es haut mich nicht um, unter die Top 5 zu fahren. Aber ich bin auch nicht enttäuscht, weil ich das Gefühl habe, dass wir aus jeder Möglichkeit das Maximale gemacht haben. Es gibt vielleicht ein, zwei Rennen, wo eine Position mehr drin war. Aber insgesamt haben wir das Maximum erreicht. Die Fortschritte, die wir erzielen, geben Motivation für die restliche Saison. Das Feuer ist da, weil wir sehen, dass Erfolge vor uns liegen.

Die Erwartung war aber eine andere, oder nicht?
Wir waren uns alle bewusst, dass es keine Garantie auf ein gutes Auto gab. Ich war mir aber sicher, dass dieses Team im Falle eines Fehlstarts die Fähigkeit hat, zurückzuschlagen. Das sehen wir jetzt. Ich bin nicht zu Mercedes gekommen, um kurzfristig Erfolg zu haben, sondern auf lange Sicht. Das hier ist der beste Ort, um mir diese Möglichkeit zu geben. Ich schaue auf eine Zeitspanne von fünf bis zehn Jahren.

Sie mussten bei Williams um jeden Punkt kämpfen. Fällt es Ihnen leichter als Lewis Hamilton mit einem nicht siegfähigen Auto umzugehen?
Sicher haben sich meine Ergebnisse verbessert, während seine schlechter wurden. Aber Lewis ist hungrig. Diese Herausforderung motiviert ihn noch mehr. Er wird noch viele Jahre dabei sein. Ich sehe nicht, dass er langsamer wird. Die Energie, das Feuer, das in ihm lodert, ist außergewöhnlich. Das zieht mich mit.

Durchstarter: Bis zur Sommerpause sammelte George Russell zwölf Punkte mehr als Teamkollege Hamilton

WILHELM

Zunächst hatten Sie im Duell die Oberhand. Dann drehte sich das Bild etwas.
Manchmal hast du einen guten Lauf und weißt nicht, warum. Manchmal ist es umgekehrt. Ich

„In diesem Auto steckt ein großes Potenzial“

weiß, warum ich zuletzt hinten lag. In Montreal habe ich in der Qualifikation mit Slicks gepokert. Wäre ich mit dem Strom geschwommen, wäre ich unter den ersten vier gelandet. Dann wäre es wohl ein Podium geworden.

Und das Heimspiel in England danach?
Silverstone war ein schlechtes Wochenende. Aber ein Top-5-Platz wäre immer noch verdient. In Österreich wäre ich ohne den Frontflügelschaden nach dem Pérez-Kontakt wahrscheinlich auch aufs Podium gefahren. Es waren Kleinigkeiten, die dazu beigetragen haben, dass ich hinter Lewis lag. Daraus lerne ich. Jede einzelne Runde, jede Kurve ist wichtig.

Vergleichen Sie sich selbst immer mit Ihrem Teamkollegen?
In der Formel 1 hast du viele Informationen, die manchmal aber auch kontraproduktiv sind. Verlässt du dich als Fahrer zu sehr auf die Zahlen, fährst du nicht mehr instinktiv. Du musst die Daten nutzen, um dir ein Bild zu zeichnen. Es gibt Bereiche, in denen er anders fährt als ich. Deshalb braucht es leicht unterschiedliche Setups. Da kann man nicht einfach kopieren. Du musst maximieren, was für dich selbst funktioniert. Wenn ich das Auto bestmöglich für mich einstelle, kann ich jeden schlagen. Statt mich auf Lewis zu konzentrieren, schaue ich darauf, was ich von den Reifen brauche. Von meinem Auto. Vom Motor.

Was hat Sie an Hamilton überrascht?
Ich würde nicht von einer Überraschung sprechen. Ich hatte erwartet, dass er in allen Bereichen außergewöhnlich ist. Man erwartet von einem Fahrer dieses Kalibers nicht weniger. Er geht sehr gut mit Menschen um. Er hat mich mehr mit seiner Seite außerhalb der Rennstrecke überrascht. Den Rennfahrer kannte ich schon. Ich habe ihm mein Leben lang zugeschaut.

Die Ingenieure führten viele Setup-Experimente durch. Wer entscheidet, wer am Ende einen größeren Heckflügel aufschnallen muss?
Wir führen einen sehr offenen Dialog – auch Lewis und ich untereinander. Manchmal hat einer von uns eine leichte Präferenz, etwas auszuprobieren. Der andere sagt dann: Probier diesen Weg, ich mache dann das Gegenteil! Wenn es besser ist, hat natürlich der Fahrer einen Vorteil, der es zuerst am Auto hatte. Wenn es schlechter ist, wirkt sich das negativ für ihn aus. So läuft das Spiel. Als Team probieren wir derzeit so viele Sachen. Das ist aufregend. Je mehr wir lernen, desto wahrscheinlicher wird es, dass plötzlich der Durchbruch kommt.

> „Um das Bouncing loszuwerden, haben wir viel Performance rausgenommen. Wahrscheinlich sogar zu viel. Wir müssen wohl mit etwas Bouncing leben.“
>
> George Russell, Mercedes

Glauben Sie noch an Siege in dieser Saison?
In diesem Auto steckt ein großes Potenzial. Die Technische Direktive, die ab Spa zur Anwendung kommt, sollte die Teams treffen, die flexible Unterböden genutzt haben. Wir kommen immer näher heran. Speziell im Rennen. Wenn wir in diesem Tempo weitermachen, spricht nichts dagegen, dass wir um Siege kämpfen können. Ich glaube nicht, dass wir irgendwann das schnellste Auto haben. Aber ich glaube, dass wir unsere Chance bekommen. Max ist in Paul Ricard vielleicht herumgecruist. Aber wir lagen nur zehn beziehungsweise 13 Sekunden hinter ihm. Das ist nicht wirklich viel. Es war das erste Mal, dass wir einen Ferrari und Red Bull geschlagen haben, weil wir schneller waren.

Wo sind Ferrari und Red Bull noch stärker als Mercedes?
Das ist unterschiedlich. Red Bull ist extrem schnell auf den Geraden. Sie kämpfen mehr mit maximalem Anpressdruck. Ich habe ein paar Gerüchte gehört, warum das so sein könnte. Ferrari hat mehr Abtrieb als wir. Sie haben einfach ein schnelleres Auto. Es gibt keinen speziellen Bereich, in dem sie besser sind, sondern überall. Sie kämpfen immer noch etwas mit Bouncing. Das hat man in Paul Ricard gesehen. Sie hüpfen durch die Kurven. Als Charles abgeflogen ist, hörte man vorher das Aufsetzen des Autos. So war es auch bei Schumacher im Training. Zwei sehr ähnliche Autos. Zwischen uns, Ferrari und Red Bull liegt dagegen ein ziemlich großer Unterschied in der Philosophie.

Warum fliegt das Auto immer noch nicht, obwohl das Bouncing abgestellt wurde?
Um das Bouncing-Problem zu lösen, haben wir viel Performance rausgenommen. Wahrscheinlich sogar zu viel. Wenn wir das Auto weiterentwickeln, besteht immer noch die Gefahr, dass es zurückkommt. Für die maximale Performance müssen wir wohl mit etwas Bouncing zurechtkommen. Dasselbe gilt auch für Ferrari. Wir wussten immer, dass wir das Bouncing lösen können. Sogar im Handumdrehen. Aber das hätte uns noch viel langsamer gemacht. Lewis und ich müssen akzeptieren, dass wir zumindest in diesem Jahr damit leben müssen, um das Auto wieder schneller zu machen.

Sind diese Autos schwerer zu verstehen und zu fahren?
Diese Autos fühlen sich immer noch wie Formel-1-Autos an. Man spürt das höhere Gewicht und den geringeren Abtrieb in langsamen Kurven. Das ist nicht sehr angenehm. Sicher ist es komplexer denn je, die Autos zu verstehen. In den Jahren davor handelte es sich immer um Evolutionen der Vorgänger. Alles ab 2014 bis 2021. Es gab ab 2017 zwar breitere Autos, aber die Philosophie war gleich. Jetzt kämpfen die Teams mit Problemen, mit denen sie sich in den letzten 40 Jahren nicht herumschlagen mussten. Das hat viele überrascht.

Wenn Sie die Arbeit mit Mercedes und Williams vergleichen: Fühlen Sie sich jetzt wie im Paradies?
Die Kultur innerhalb dieses Teams ist außergewöhnlich. Die Art, wie es arbeitet und entwickelt: Das habe ich nie bei Williams gesehen. Aber Williams ist auch durch eine sehr schwere Zeit gegangen. Der Wechsel der Besitzer. Technikdirektoren oder Chef-Aerodynamiker, die das Team verlassen haben. Es gab viele Veränderungen. Dieses Team ist eine felsenfeste Organisation, die Jahr für Jahr weiter wächst. Ich genieße es wirklich, Teil dieser Technik-Maschine zu sein. Mercedes operiert auf einem ganz anderen Level als Williams.

Groß kann manchmal auch zu langsamen Prozessen führen. Dauert eine Änderung bei Mercedes länger?
Nein, ich würde fast das Gegenteil sagen. Williams hatte nicht die Ressourcen, manche der Features der Topteams am Auto zu haben. Das Auto war deutlich einfacher. Das war sehr schade. Immer, wenn die Designer etwas entwickeln wollten und es kein garantierter Erfolg war, hatten wir nicht das Budget, um es zu versuchen. Wenn diese Mentalität einzieht, schmälert das deine Vision für Innovationen. Bei Mercedes hat man in der Vergangenheit alles gemacht. Das DAS-System zum Beispiel. An was man auch immer gedacht hat – es hieß: Geht es an! Bei Williams wäre man für ein System wie DAS wahrscheinlich gefeuert worden. Weil der Ingenieur für verrückt erklärt worden wäre. Ich glaube aber daran, dass es für Williams nach vorne geht. ■



George Russell

Geburtstag: 15.02.1998
Geburtsort: King’s Lynn
Herkunftsland: England



Trotz vieler Pannen stellt sich Teamchef Binotto vor seine Truppe

WILHELM

Schnell und schlampig

Ferrari hat das schnellste Auto, aber nicht die meisten Punkte. Teamchef Mattia Binotto erklärt, woran das Missverhältnis liegt und wie gravierend die Sorgen um den Motor sind.

Von: **Michael Schmidt**

Qualifikation und Rennen passen in diesem Jahr in der Formel 1 nicht zusammen. In 13 Rennen stand acht Mal ein Ferrari auf dem besten Startplatz, nur vier Mal ein Red Bull. Am Ende des Rennens hatte Ferrari nur vier Mal die Nase vorn, Red Bull feierte in Ungarn dagegen schon seinen neunten Saisonsieg. Das drückt sich auch in den WM-Punkten aus. Max Verstappen liegt 80 Zähler vor Charles Leclerc. Zwischen Red Bull und Ferrari steht es 431:334 Punkte.

Die ungleiche Verteilung der Trophäen lässt den Schluss zu, dass Ferrari das schnellere Auto, Red Bull aber das effizientere Gesamtpaket hat. In Bezug auf den Punktestand gibt Ferrari-Teamchef Mattia Binotto der Einschätzung recht: „Da ist Red Bull in der Tat effizienter. Wir hätten aber ohne unsere Probleme acht Mal gewinnen können. Die Bilanz wäre dann genau andersherum ausgefallen. Die Wahrheit liegt wahrscheinlich in der Mitte. Ja, auch Red Bull hatte Probleme mit der Zuverlässigkeit. Aber sie lagen nie in Führung, wenn sie ausgefallen sind. Bei uns war es immer umgekehrt. In Spanien, in Aserbaidschan und in Frankreich."

> „Red Bull lag nie in Führung, wenn sie ausgefallen sind. Bei uns war es immer umgekehrt. Uns haben die Ausfälle mehr Punkte gekostet als Red Bull."
>
> Mattia Binotto

Anders, aber doch gleich

Binotto glaubt jedoch nicht, dass der F1/75 das schnellere Auto ist: „Aus meiner Sicht sind die beiden Autos praktisch gleich schnell. Wir liegen innerhalb eines Zehntels. Da kann man

nicht sagen, dass ein Auto besser ist als das andere. Es gibt Strecken, die uns etwas besser liegen, und solche, auf denen Red Bull die Nase vorne hat. Am Ende entscheiden die Setups, die äußeren Bedingungen und die Tagesform der Fahrer. Das gilt auch für die Effizienz der Autos. Am Anfang der Saison war Red Bull besser. Sie hatten einen Heckflügel, der bei aktiviertem DRS effizienter war. Das Defizit haben wir mit einem neuen Flügel abgebaut."

Es ist vielen ein Rätsel, dass zwei so unterschiedliche Autos ähnlich schnell sein können. Die Logik sagt, dass Red Bull und Ferrari etwas gefunden haben, das allen anderen verborgen blieb und wonach sie noch suchen. Aber was? Ferraris Capo weiß es auch nicht, gibt aber Hilfestellung: „Da muss etwas an den beiden Autos sein, das anders aussieht, aber ähnlich funktioniert. Der erste Punkt ist der Unterboden. Es ist das dominante Teil für die Rundenzeit der Autos. Man sieht es den Böden von außen schwer an, was sie können. Vielleicht haben wir da in Bezug auf das Konzept, das Design und die Charakteristik etwas ähnlich gemacht. Ein zweiter Punkt ist die Fahrdynamik. Wir bringen beide offenbar die Reifen zum Arbeiten. Drittens sind da noch die Motoren. Ich glaube, dass wir auch da sehr gleichwertig sind. Was für den Zuschauer heraussticht, sind die äußeren Formen der Autos. Die sind aber für die Rundenzeit nicht so wichtig."

Stark, aber defektanfällig

Der Motor ist der ganze Stolz von Ferrari, er könnte aber in dieser Saison zum Sargnagel für die Italiener werden. Charles Leclerc verlor zwei Rennen mit Antriebsschäden und musste danach auf die vierte Antriebseinheit zurückgreifen, was ihm in Montreal eine Startplatzstrafe einbrachte. Carlos Sainz steht nicht besser da, obwohl der Spanier nie im Rennen von der Motormisere getroffen wurde. Aber auch er musste wegen des Überschreitens des Limits bereits ein Mal von hinten starten. Die zweite Strafe folgt möglicherweise für beide Ferrari-Piloten in Spa.

Red Bull brachte in Ungarn für beide Fahrer den dritten Motor in Umlauf. Obwohl man scheinbar im Plan liegt, kündigte Sportchef Helmut Marko an, dass man mit einer Motorstrafe vor Saisonende rechne. Bei Ferrari könnte es insgesamt aber auch sechs Einheiten hinauslaufen. „Wir haben unsere Probleme aus den Prüfstandsläufen im Winter bis zum ersten Rennen behoben. Die PU2 und PU3 wurden nach Auftreten neuer Probleme angepasst, und wir werden noch einmal nachbessern müssen", räumt Binotto ein.

Und er verrät, dass Ferrari noch ein Hybrid-Upgrade in der Hinterhand hat, das bis September homologiert werden muss und ein Joker werden könnte: „Wir arbeiten daran, um es in der zweiten Saisonhälfte einzusetzen. Sie nennen es einen Joker. Ich spreche lieber von einer Chance."

Binotto gibt zu, dass der Motor eine Schwachstelle ist: „Bei der Standfestigkeit bezahlen wir den Preis für den großen Entwicklungssprung, den wir gemacht haben. An unserem Motor ist viel mehr neu als bei unserem Gegner. Wir mussten einen großen Rückstand aufholen, während Honda auf etwas aufbauen konnte." Er nimmt seine Motorenleute in Schutz: „Es war uns klar, dass wir ans Limit gehen mussten. Wir konnten ja unseren Rückstand nicht mit in eine Ära nehmen, in der die Motorenentwicklung eingefroren ist. Die Ziele, die wir uns gesetzt haben, waren sehr ambitioniert. Ich habe in meinen 27 Jahren bei Ferrari noch nie einen solchen Sprung vorwärts erlebt. Das war eine außergewöhnliche Leistung, speziell in einer Zeit, in der die Prüfstandsstunden limitiert sind. Das ist uns bei der Zuverlässigkeit auf den Kopf gefallen. In normalen Jahren hätten wir die Prüfstandszeit hochgefahren und hätten parallele Programme für die Leistung und die Zuverlässigkeit abgespult. Diesmal mussten wir eine Wahl treffen."



MOTORSPORT IMAGES

Problemzone Motor: Leclerc verlor zwei Rennen und kassierte eine Strafe



WILHELM

Leclerc steigt aus. Dem Ferrari-Piloten fehlen 80 Punkte auf Verstappen



WILHELM

Nur auf der Rennstrecke liegt Ferrari gleichauf mit Red Bull

Hamilton-Story macht Mut

Die Geschichte von Lewis Hamilton im letzten Jahr, als er mit zwei Motorstrafen fast Weltmeister geworden wäre, lässt Ferrari hoffen. „Es ist ja nicht nur so, dass Lewis fast den Titel geholt hätte. Mercedes ist trotz eines hohen Motordurchlaufs Konstrukteurs-Weltmeister geworden. Das zeigt: Zuverlässigkeit ist wichtig, aber nicht alles. Es kann ein Schlüssel sein, wenn der Kampf so eng ist wie zwischen Red Bull und uns. Das Beispiel Mercedes zeigt aber auch: Man kann mit mehreren Motorstrafen erfolgreich sein, muss dann aber auch sicherstellen, dass die Motoren im Rennen halten. Da haben wir eine Schwachstelle."

Im letzten Jahr lag Ferrari noch zwischen sechs und acht Zehntel hinter der Spitze. Heute diktiert man das Tempo. Binotto erklärt, dass das Wunder etwas länger dauerte als nur einen Winter: „Angefangen hat die Reise schon 2017. Seitdem haben wir versucht, uns in allen Bereichen zu verbessern. Die Organisation, Kultur, Werkzeuge, Abläufe, Expertise. Für uns war der Neustart der Formel 1 in diesem Jahr eine Chance. Um wieder ein Siegerteam zu werden, braucht es Zeit. Wir hatten den Rückschlag 2020. Das Projekt hat von Anfang an nicht gestimmt. Dann wurde wegen Corona viel eingefroren. Uns waren gewissermaßen die Hände gebunden. Stellen Sie sich vor, in diesem Jahr hätte es keine Weiterentwicklung gegeben. Dann hätte Mercedes seine Probleme durch die ganze Saison geschleppt. 2020 hat nicht das reflektiert, was Ferrari kann. Und 2021 war es schwer, alles auf den Kopf zu stellen, weil der Großteil des Autos gleich bleiben musste. Es waren trotzdem zwei wichtige Saisons. Sie haben uns gezwungen, auf unsere Schwächen zu schauen und diese abzustellen. Es war ein Wendepunkt für uns." ■

Weg frei für Audi und Porsche

Der FIA-Weltrat hat mit 49 Tagen Verspätung das neue Motorenreglement für 2026 abgesegnet. Jetzt ist der Weg frei für Audi und Porsche. In dieser Woche entscheiden die Vorstände.

Von: **Michael Schmidt**

Das Kind kam mit 49 Tagen Verspätung auf die Welt. Seit Juli 2021 steht der Rahmenvertrag für das Motorenreglement 2026. Dabei hatte man sich in groben Zügen auf fünf Eckpunkte geeinigt: einen Budgetdeckel, den Wegfall der MGU-H, eine Erhöhung des Anteils der elektrischen Leistung auf 50 Prozent, die Einführung von 100 Prozent nachhaltigem Kraftstoff und den Start des Reglements ab 2026.

Bis zum 29. Juni sollte dem FIA-Weltrat ein detailliertes Reglement zur Abstimmung vorgelegt werden. Doch der neue FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem zerstritt sich mit seinem Generalsekretär Peter Bayer über das Timing, und die etablierten Hersteller wollten immer neue Anpassungen, zuletzt bei den Prüfstandslimitierungen, dem Kolbenmaterial, dem Ladedruck und dem Kompressionsverhältnis. Auch der Ausweichtermin am 2. August verstrich ungenutzt. Erst am 8. August bekamen die 27 Weltrat-Mitglieder endlich die Reglementvorschläge für die Motoren ab 2026 präsentiert.

Acht Tage später winkten die FIA-Delegierten die Zukunft des Formel-1-Antriebs durch. Damit haben Audi und Porsche, was sie als Entscheidungsgrundlage eingefordert hatten. Jetzt sind die Vorstände in Ingolstadt und Stuttgart gefragt. Sie haben nicht alles bekommen, was sie wollten, aber genug, um die Formel-1-Einsätze endgültig abzusegnen.

Neueinsteiger erhalten in den ersten drei Jahren vor dem Einstieg ein Geschenk. Während Ferrari, Mercedes und Renault von 2023 bis 2025 mit jeweils 95 Millionen Dollar pro Saison haushalten müssen, haben Audi, Porsche und jeder andere neue Motorenlieferant in der Entwicklungsphase mehr Geld zur Verfügung. 2023 und 2024 jeweils zehn Millionen Dollar extra und 2025 dann noch fünf Millionen. Ab 2026 wird der Kostendeckel pro Jahr für alle auf 130 Millionen Dollar festgelegt.

Hier begründet sich auch der Widerstand der Etablierten gegen den Vorschlag, allein den Kostendeckel als limitierende Größe für die Nutzung der Prüfstände zu verwenden. Das Establishment forderte auch ein Limit für die Zeit, die man pro Jahr auf dem Prüfstand verbringt. Audi und Porsche wollten das verhindern. Im Prinzip setzten sich die aktuellen Antriebshersteller durch. Alle dürfen in den nächsten drei Jahren mit dem Verbrennungsmotor in Summe 5400 Stunden auf die Testbank, mit dem ERS-Modul 3400 Stunden. Danach geht es mit langsam reduziertem Testaufwand weiter. 2026 sind es 700 Stunden für den Motor und 500 für ERS, ab 2027 bis 2030 jeweils 400 Stunden. Die Anzahl der Prüfstände ist auf zehn begrenzt.

Stahl oder Aluminium

Als weitere Kostensparmaßnahme bleibt die Zahl der pro Saison eingesetzten Antriebseinheiten begrenzt. 2026 werden jedem Team pro Fahrer vier Verbrenner, Turbolader und Auspuffsysteme zugestanden, dazu drei Batterien und MGU-Ks. Ab 2027 wird auf drei und zwei reduziert. Beim Material der Kolben wollten Ferrari und Mercedes Stahl, weil man sich damit auskennt. Audi und Porsche forderten Aluminiumkolben, weil man mit dem Fertigungsprozess von Stahlkolben wenig Erfahrung hat. Renault wäre mit beiden Lösungen klargekommen. Die FIA schloss sich dem Kompromiss an. Ab 2026 sind sowohl Stahl- als auch Aluminiumkolben erlaubt. Die Bitte von Ferrari und Mercedes, beim Ladedruck und Kompressionsverhältnis zu den bestehenden Regeln zurückzukehren, wurde mithilfe von Renault abgeschmettert. Ab 2026 gilt: maximal 4,8 bar Ladedruck im Gegensatz zu unbeschränktem Boost heute und ein Verdichtungsverhältnis von 16,0 : 1 statt wie bisher 18,0 : 1.

Jetzt sind Audi und Porsche am Zug. Sie müssen sich bis spätestens 15. Oktober offiziell zu einem Formel-1-Einstieg 2026 bekennen. Porsche hat es schon halb getan. Das marokkanische Kartellamt ließ Ende Juli durchsickern, dass der schwäbische Sportwagenhersteller die Absicht habe, 50 Prozent von Red Bull Technology zu übernehmen. Porsche hat sich außerdem die Namensrechte „F1nally" für seine F1-Promotion-Aktivitäten schützen lassen.

Audi wird bei einem positiven Vorstandsbescheid nur die Rolle als Motorenlieferant für die Formel 1 bekannt geben. Experten gehen davon aus, dass Ingolstadt beim GP Belgien die Hosen runterlässt. Die Partnerschaft mit einem Team wird erst kommuniziert, wenn es so weit ist. Gerüchte sprechen davon, dass Audi ab 2023 in drei Schritten 75 Prozent des Schweizer Rennstalls übernimmt. Die restlichen 25 Prozent sollen beim aktuellen Besitzer Finn Rausing bleiben. ■

PORSCHE

Siegermotor für Le Mans: Der V4-Turbo-Hybrid von Porsche

NACHRICHTEN

MICHAEL MASI ZURÜCK

Nach seinem Abschied von der FIA hat Ex-F1-Rennleiter Michael Masi einen neuen Job gefunden. Der Mann aus Sydney wird eine Position in der Technik-Kommission der Australian-Supercar-Serie besetzen. Dort hatte er vor seinem Wechsel zur FIA im Jahr 2018 schon als stellvertretender Rennleiter gearbeitet.

NEUER ÜBERROLLBÜGEL

Die FIA hat die Untersuchung des Crashs von Guanyu Zhou in Silverstone abgeschlossen. Es wurde festgestellt, dass sich der Überrollbügel mit seinem relativ spitzen Ende in den Asphalt gebohrt hatte und deshalb schnell abgebrochen ist. Für 2023 müssen die Überrollbügel oben abgerundet sein. Außerdem wurden schärfere Crashtests für die nächste Saison angekündigt.

NEUER UNTERBODEN

Der FIA-Weltrat hat Maßnahmen verabschiedet, um die Bouncing-Gefahr zu verringern und den Komfort für die Piloten zu verbessern. Im 2023er-Technik-Reglement ist verankert, dass sich der Unterboden an der Außenseite 15 Millimeter nach oben biegen muss. Dabei handelt es sich um eine Kompromisslösung, nachdem der ursprüngliche Plan mit 25 mm Anhebung auf Protest stieß. Dazu soll der Diffusorkanal weiter vorne ansteigen und außen versteift werden.

FERRARI-AUKTION

Das Auktionshaus RM Sotheby's hat einen Ferrari F300 von Michael Schumacher aus der Saison 1998 versteigert. Das Siegerauto der Grands Prix von Kanada, Frankreich, England und Italien fand für 6,2 Millionen US-Dollar einen neuen Besitzer.

ZEITPLAN GP BELGIEN

Training 1: Fr. 14.00 Uhr
Training 2: Fr. 17.00 Uhr
Training 3: Sa. 13.00 Uhr
Qualifikation: Sa. 16.00 Uhr
Rennen: So. 15.00 Uhr



Nach einer Saison mit vielen Höhe-, aber auch Tiefpunkten trennen Josef Newgarden nur noch drei Punkte von der Spitze

MOTORSPORT IMAGES

Sturm nach dem Regen

Penske-Pilot Josef Newgarden packt zum Saisonendspurt die harten Bandagen aus: Beim letzten Oval-Rennen des Jahres siegte er dank einer beherzten Offensive. Zwei Läufe vor Schluss spitzt sich der Titelkampf zu.

Von: **Philipp Körner**

Am Ende tat es Josef Newgarden fast leid. Nach dem durch ein Gewitter unterbrochenen Rennen nahe St. Louis erklärte der neue Zweite in der Meisterschaft: „Es fühlt sich nach dem Manöver gegen Scott [McLaughlin] bittersüß an, weil uns eine tiefe Freundschaft verbindet. Es ist nicht einfach, so etwas in einem derart umkämpften Umfeld zu pflegen.“ Für den zweifachen Titelträger ging es im nächtlichen Endspurt auf dem 1,25-Meilen-Oval kurz jedoch um mehr als nur das gute Verhältnis zu seinem neuseeländischen Kollegen. „In meiner Position muss man dieses Rennen einfach gewinnen. Mein Verlangen nach diesem Sieg war riesengroß.“

Routinier und Rookie jubeln

Das letzte Oval-Rennwochenende des Jahres startete bereits am Vortag historisch: Will Power, ebenfalls Team Penske, zog dank seiner 67. Pole-Position in der ewigen Bestenliste mit Mario Andretti gleich. Der Indy-500-Sieger Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) und Josef Newgarden komplettierten die illustren Top 3.

Nach einer wie gewohnt intensiven Startphase war der erste Rennteil über weite Strecken recht zurückhaltend. Zunächst diktierte Will Power den Lauf von der Spitze aus. Dahinter brachten sich früh seine Stallgefährten McLaughlin und Newgarden in Position. Mit dem Start der zweiten Hälfte begannen dann die sorgenvolleren Blicke in Richtung Himmel.

In der 144. von insgesamt 260 Runden musste die Rennleitung zum ersten Mal das Linkskurven-Treiben neutralisieren. Rahal-Fahrer Jack Harvey war bei auffrischendem Wind in die Mauer geschlittert, konnte aber in die Pitlane zurückhumpeln. Power trat den Restart als Führender vor dem McLaren-Mann Patricio „Pato“ O’Ward und Marcus Ericsson an. Scott McLaughlin und Josef Newgarden waren auf die Ränge 6 und 7 zurückgefallen.

Mit dem herannahenden Regen nahm das Racing rasant an Fahrt auf. Erst knackte O’Ward sehenswert Power, und nicht einmal zehn Runden später grüßte schon Newgarden zum ersten Mal von ganz oben. In Runde 214 zwangen die lang befürchteten Tropfen die Offiziellen schließlich zum zweiten großen Eingriff in das Geschehen: Nach einer kurzen Neutralisierung blieb ihnen nichts anderes übrig als die rote Flagge über Start-und-Ziel flattern zu lassen.

Zwei Stunden und neun Minuten später standen die Zeichen auf einen Sprint-Klimax nach bester US-amerikanischer Rennschule. Mittlerweile war die Nacht über dem eher Ei-förmigen Rund in Sichtweite des weltbekannten Stahlbogen-Monuments Gateway Arch hereingebrochen. Unterschiedliche Reifenstrategien brachten schnell Bewegung ins Feld. Direkt mit der Wiederaufnahme katapultierte sich Newgarden mit dem besagten Mut-Move an McLaughlin vorbei. Dahinter flog der frisch bereifte Rookie David Malukas (Dale Coyne Racing) förmlich durch die Top 10. Malukas avancierte so zum Star des Tages und kassierte fast mühelos mehrere große Namen ein. In der letzten Runde schnappte er sich sogar noch McLaughlin im Kampf um Rang 2. „Ich dachte: Oh mein Gott, das sind ja Penske vor mir! Das ist verrückt. Ich musste aufpassen, nicht nervös zu werden“, erzählte Malukas euphorisch.

In zwei Wochen steht bereits das vorletzte Saison-Rennen in Portland an. Aktuell befinden sich sieben Fahrer innerhalb von 58 Punkten – bei 50 Zählern pro Sieg. Eng, enger, IndyCar. ■



INDYCAR

Der Rookie David Malukas kämpfte sich überzeugend auf den zweiten Platz



INDYCAR

Vorletzte Station: Portland (4.9.)

INDYCAR, ST. LOUIS

15. von 17 Rennen; Renndistanz: 260 Runden (325 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	2:10.40,1827 h
2.	David Malukas	Dale Coyne-Honda	+ 0,4708 s
3.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 1,5254 s
4.	Patricio O’Ward	McLaren SP-Chevrolet	+ 5,2079 s
5.	Takuma Sato	Dale Coyne-Honda	+ 5,5365 s
6.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 11,8662 s
7.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 12,6189 s
8.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 15,8852 s
9.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 21,8239 s
10.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 26,1005 s

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 15. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Will Power	482
2.	Josef Newgarden	479
3.	Scott Dixon	468
4.	Marcus Ericsson	465
5.	Álex Palou	439
6.	Scott McLaughlin	428
7.	Patricio O’Ward	424
8.	Felix Rosenqvist	340
9.	Alexander Rossi	335
10.	Colton Herta	334



MOTORSPORT IMAGES

Michael Schumacher triumphierte am 30. August 1992 zum ersten Mal in der Formel 1

GP Belgien 1992

Schumis Nummer 1 von 91

Der Große Preis von Belgien 1992 ging in die Geschichte ein – es war der erste von insgesamt 91 Grand-Prix-Siegen von Michael Schumacher. Der Deutsche gewann auf der Ardennen-Achterbahn in seinem Benetton-Ford. Exakt ein Jahr, nachdem er am selben Ort sein Formel-1-Debüt gegeben hatte.

Von: **Joel Lischka**

Spa-Francorchamps ist für Michael Schumacher ein besonderer Ort. Mit der Rennstrecke in Belgien verbindet der Deutsche viele Erinnerungen. Im Jahr 1991 gab der damals 22-Jährige sein Debüt im Jordan. Und wie: In der Qualifikation stellte er den grünen Boliden auf Startplatz 7. Das hatte bei den Platzhirschen Senna, Prost und Mansell Eindruck hinterlassen. Ein Kupplungsschaden beendete sein Rennen allerdings nach 500 Metern. Ein Jahr danach fuhr Schumacher für Benetton. Das Team war gut, das Auto auch. Aber gegen die überlegenen Williams-Renault war kein Kraut gewachsen. Dennoch gelangen dem Kerpener bis zum Rennen in Spa fünf Podestplätze. Am 30. August 1992 folgte der bis dahin größte Tag seiner Karriere.

Im Qualifying trumpfte noch Nigel Mansell auf, es war seine zehnte Pole-Position im zwölften Rennen. Neben dem Engländer stand Superstar Ayrton Senna im McLaren-Honda. Von Platz 3 nahm Schumi den Grand Prix in seinem gelben Benetton in Angriff. Wegen Regens im zweiten Teil der Qualifikation am Samstag verbesserte niemand seine Zeiten vom Freitag. Für Mansell begann in Belgien das Schaulaufen für den Rest der Saison. Ein Rennen zuvor hatte der Mann mit dem Schnauzbart in Budapest seinen einzigen WM-Titel finalisiert.

Slicks oder Regenreifen?

Der Start am Sonntag erfolgte auf Slicks. Erste Regentropfen fielen aber bereits vom Himmel. Senna setzte sich beim Sprint zur La Source an die Spitze. Dahinter reihte sich Mansell vor Teamkollege Riccardo Patrese und Ferrari-Pilot Jean Alesi ein. Schumacher lag zunächst auf Rang 5. Gerhard Berger im zweiten McLaren kam gar nicht vom Fleck und war raus aus dem Rennen.

Schumacher machte auf der Kemmel-Geraden eine verlorene Position wieder gut, als er sich Alesi schnappte. Der Regen wurde schnell stärker. Das hielt Mansell nicht davon ab, Senna in Runde zwei vor Blanchimont zu überholen. Patrese knackte den Brasilianer im selben Umlauf vor der Bus-Stop-Schikane. Typisch für Spa: Die fast sieben Kilometer lange Strecke war nicht komplett nass. Somit war es unklar, welcher Reifen sich zu diesem Zeitpunkt am besten eignete.

In Runde vier übernahm Patrese die Führung, weil Mansell zum Wechsel auf Regenreifen an die Box kam. Schumacher entschied

ZAHL DES RENNENS

371

Tage lagen zwischen Michael Schumachers Debüt (GP Belgien 1991) und seinem ersten Sieg in der Formel 1 (GP Belgien 1992).

sich kurz darauf ebenfalls, seine Boxencrew anzusteuern.

Nach sechs Runden vollzog auch Patrese den Reifenwechsel. Senna übernahm erneut Platz 1. Der dreimalige Weltmeister blieb stur auf den profillosen Goodyear draußen. Eine Fehlentscheidung. Nigel Mansell hatte in Runde elf leichtes Spiel und ging erneut in Führung. Zuvor hatte der Engländer allerdings Jean Alesi beim Anbremsen zur La Source umgedreht. Der Motor des Ferrari starb ab. Alesi war damit raus. Mansell konnte ohne Probleme weiterfahren. Ein Ausrutscher Schumachers in Stavelot in der 29. Runde war entscheidend für den Grand-Prix-Ausgang. Der Deutsche fiel hinter seinen Teamkollegen Martin Brundle zurück und sah den Zustand von dessen profilierten Goodyear auf abtrocknender Strecke: „Als ich Martins Reifen sah, merkte ich, dass sie Blasen warfen. Das war gut für mich, denn ich entschied mich daraufhin sofort für den Reifenwechsel."

Schumi trickst alle aus

Seine eigenen dürften in keinem besseren Zustand gewesen sein, schlussfolgerte der Deutsche. Der Wechsel zurück auf Slicks erwies sich als genialer Schachzug. Mansell blieb auch wegen eines Missverständnisses am Funk zu lange mit den Regenreifen auf der Strecke. Patrese und Brundle wechselten ebenfalls zu spät, um Schumacher hinter sich halten zu können.

Nach Mansells Boxenbesuch übernahm Schumacher zehn Runden vor Schluss die Führung und gab diese nicht mehr ab. Als er nach 44 Runden die Ziellinie überquerte, reckte er seine prägende Siegesfaust aus dem Auto. Im Anschluss zeigte sich der in den Folgejahren als Regenmeister betitelte Deutsche überglücklich und fand für seine Gefühle kaum Worte: „Ich kann es wirklich nicht beschreiben. Es ist einfach verrückt."

Die Heilquellen-Stadt in der Wallonie steht nicht nur für den Anfang von Schumachers Siegeszug in der Formel 1. Der Ort schließt auch den Kreis der größten Erfolge in der F1-Karriere des Rekordweltmeisters. Im Jahr 2004 gewann Michael Schumacher hier seinen siebten und letzten WM-Titel.

Den menschlich größten Sieg feierte aber Ayrton Senna an diesem Wochenende. Am Freitag stellte er seinen McLaren neben dem im Qualifying verunfallten Érik Comas ab. Senna schaltete den Motor des Ligier aus, damit das Auto kein Feuer fing, und fixierte Comas' Helm. Der Franzose glaubt, dass die F1-Legende dadurch sein Leben rettete. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit	
1.	Michael Schumacher	Benetton-Ford	44 Runden	1:36.10,721 h	= 191,429 km/h
2.	Nigel Mansell	Williams-Renault	44 Runden	1:36.47,316 h	+ 36,595 s
3.	Riccardo Patrese	Williams-Renault	44 Runden	1:36.54,618 h	+ 43,897 s
4.	Martin Brundle	Benetton-Ford	44 Runden	1:36.56,780 h	+ 46,059 s
5.	Ayrton Senna	McLaren-Honda	44 Runden	1:37.19.090 h	+ 1.08.369 min
6.	Mika Häkkinen	Lotus-Ford	44 Runden	1:37.20.751 h	+ 1.38.237 min

Schnellste Runde: Michael Schumacher (Benetton-Ford) 1.53,791 min = 220,636 km/h

DAS RENNEN

GP Belgien, 30. August 1992, Spa-Francorchamps

Wetter:	16 °C, wechselhaft, mit Regen zu Beginn
Distanz:	44 Runden à 6,974 km = 306,856 Kilometer
Nennungen:	30
Gestartet:	26
Gewertet:	18
Führungswechsel:	5
Pole-Position:	Nigel Mansell (Williams-Renault) 1.50,545 min = 227,115 km/h



MOTORSPORT IMAGES

Feuerdrache: Nigel Mansell musste sich trotz Renault-Power beugen


FOM

Retter: Ayrton Senna half Érik Comas sofort nach dessen schwerem Unfall


MOTORSPORT IMAGES

Funkenflug: Auf der Kemmel-Geraden schnappte sich Schumacher Alesi

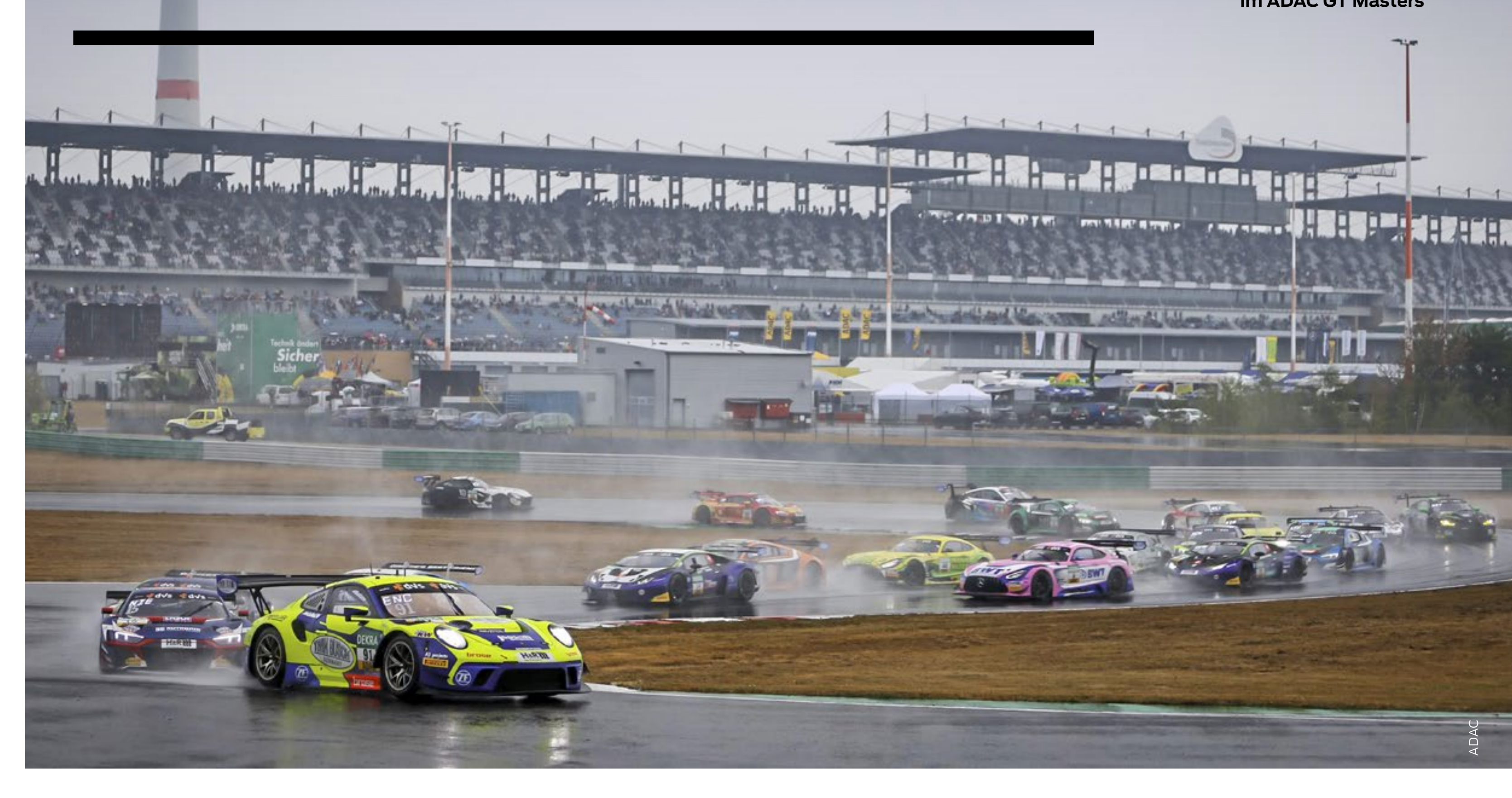


MOTORSPORT IMAGES

Dreamteam: Bereits 1992 arbeitete Schumacher mit Ross Brawn zusammen

Wilde Lausitz

Im nassen Samstagsrennen holte das Joos-Team den ersten Sieg im ADAC GT Masters


ADAC

Am Lausitzring konnte Raffaele Marciello (Mercedes) seine Tabellenführung verteidigen. Die Siege gingen aber an Christian Engelhart und Ayhancan Güven (Porsche) sowie Christopher Mies und Tim Zimmermann (Audi).

Von: **Michael Bräutigam**

Der Blick auf die letzten drei Auftritte des GT Masters in der Lausitz zeigte ein ganz klares Muster: Jeweils ein Sieg ging an Audi und der jeweils andere an Mercedes. Der Audi-Teil wurde auch diesmal erfüllt, doch dazu später mehr. Bei Mercedes-AMG war der Ausflug in die Lausitz diesmal nicht ganz so einfach, weil man einfach nicht den Speed der Lambo, Audi und Porsche gehen konnte. Warum? Das wissen die Teams selbst nicht so ganz und müssen erst in die Analyse gehen.

Im Vorfeld gab es AMG-intern zwei Neubesetzungen: Daniel Juncadella kehrte zwar zurück, jedoch nicht wie zuvor als ZVO-Teamkollege von Jan Marschalkowski, sondern als neuer Landgraf-Teamkollege von Marciello. Eine strategische Entscheidung, denn Maro Engel war durch einen DTM-Test verhindert und Juncadella damit die beste verfügbare Option. Beim ZVO-Team sprang Rückkehrer Marvin Dienst ein, weil auch Luca Stolz zum DTM-Test musste. „Marvin ist sehr schnell. Und weil er ein Silber-Fahrer ist, haben wir auch einen Gewichtsvorteil", ist aber auch ZVO-Teamchef Philipp Zakowski mit dem Deal zufrieden. Dazu hatte er mit Fabian Schiller/Jules Gounon selbst ein ganz heißes Eisen im Titelkampf.

Güven trotz Problemen

Nachdem man in der Lausitz bei Tests am Donnerstag und in den freien Trainings am Freitag immer auf trockener Strecke fuhr, zog am Samstag Regen auf und erhöhte den Schwierigkeitsgrad. Christian Engelhart kam bei den schwierigen Streckenverhältnissen am besten klar und sicherte sich die Pole-Position. Zuvor hatte man eine Schrecksekunde erlebt: Durch ein Getriebeproblem kurz vorm Qualifying bekam man das Auto erst nicht vor die Box, was später eine Geldstrafe nach sich zog. Doch über die konnte man gut hinwegsehen.

> „Joel wurde da fast das Opfer einer Kneipenschlägerei. Es müsste viel mehr Strafen geben. Das war schon eine wilde Veranstaltung."
>
> Jan Kasperlik, Allied-Racing

Denn wenige Stunden später stand der erste Sieg für das Joos-Team fest. Güven, der zur Rennmitte von Engelhart übernahm und dabei – wie alle anderen zweiten Fahrer – zum ersten Mal überhaupt im Nassen fuhr, musste dabei ziemlich zittern. Weil er beim Fahrerwechsel sein Sitz-Insert vergaß, konnte er kaum aus dem Auto schauen. Die Sicht wurde noch schlechter, als die Scheiben zunehmend beschlugen. Und dann bauten zum Ende auch noch die Hinterreifen stark ab, sodass Jack Aitken im besten Frey-Lambo noch mal gefährlich nah rankam. Doch der drehte sich beim einzigen Angriffsversuch weg und blieb so auf P2.

Für die größte Überraschung sorgte Paul Motorsport: Maximilian Paul und Marco Mapelli pilotierten den Lamborghini des Familienteams aus Dresden vom dritten Startplatz auch auf den entsprechenden Podestplatz.

Schubert: Freud' und Leid

Nach dem trotz des Regens recht ereignisarmen Samstagslauf ging es am Sonntag deutlich wilder zur Sache. Schon das Qualifying bot ganz besondere Spannung, weil die Strecke zwar noch nass war, aber kein Regen mehr fiel. Am Ende zahlte sich der Poker mit Slicks für Nick Catsburg im Schubert-BMW aus. Er fuhr gleich zu Beginn mit den profillosen Pirellis los, versuchte 20 Minuten lang, diese auf Temperatur zu bekommen und fuhr in der letzten Runde tatsächlich zur ganz deutlichen Bestzeit. Auch P2 in Person von Sven Müller im Allied-Porsche sowie P3 (Jack Aitken im Frey-Lambo) gingen letztlich an Slick-bereifte Fahrer.

Catsburg dominierte auch die erste Rennhälfte, und nachdem das Schubert-Team schon in der

DTM am Lausitzring jubeln durfte, hoffte man bei der Mannschaft aus Oschersleben auf einen weiteren Triumph. Die Euphorie verpuffte jedoch mit dem Schließen des Boxenstopp-Fensters, denn der Niederländer war noch nicht zum Fahrerwechsel reingekommen. „Der Boxenfunk ist plötzlich ausgefallen. Bis dahin funktionierte alles, auf einmal ging nichts mehr", berichtete Teamchef Torsten Schubert von einem technischen Problem, das den möglichen Sieg vereitelte. Die fällige Stop-and-Go-Strafe in Höhe der Fahrzeitüberschreitung trat man nicht mehr an, sondern gab direkt auf.

So lag plötzlich Zimmermann im Land-Audi in Front. Fahrpartner Christopher Mies hatte sich am Start bereits von P4 auf P3 vorgeschoben, in der Box knackte man mit einem Overcut auch noch den Porsche von Sven Müller und Joel Sturm, der zudem noch hinter den Frey-Lambo von Aitken und Albert Costa Balboa zurückfiel. Während vorne die Positionen bezogen waren, ging es um den dritten Platz wild zur Sache. Sturm verteidigte seinen dritten Platz gegen den ebenfalls stark fahrenden Salman Owega im zweiten Land-Audi, wodurch dahinter beinahe schon ein Stau entstand. Owega sah sich unter Zugzwang, griff Sturm an, und es kam zur Kollision. Es war nur der Anfang für den Junior-Piloten, der danach auch noch von Schiller und Patric Niederhauser (Audi) hart attackiert wurde.

> „Hätte mir während des Rennens jemand erzählt, dass wir als Dritter ankommen, hätte ich ihm die Story nicht abgenommen."
>
> Klaus Landgraf, Teamchef

Marciello staubt P3 ab

„Joel wurde da fast das Opfer einer Kneipenschlägerei", sagte Allied-Teamchef Jan Kasperlik. „Das Problem war, dass nach dem Kontakt mit Niederhauser die Radhausschale den Gummi aufgefressen hat. Dafür war es echt gut, dass er sich noch dahinter halten konnte. Aber es müsste viel mehr Strafen geben. Das war eine wilde Veranstaltung." Sturm rettete sich auf buchstäblich letzter Rille auf P11 ins Ziel und holte so noch ein paar Punkte.

Strafen gab es später nur für Schiller, der sich außerdem mit Owega anlegte, der Rest wurde als Rennunfall eingestuft. Durch das ganze Kuddelmuddel kam Marciello, der wenige Minuten vor Rennende noch auf P8 lag, zum Podium wie die Jungfrau zum Kinde. Und auch Christian Engelhart, der sich mit dem Erfolgsballast des Samstags beladen fast schon mit einem zweistelligen Ergebnis abgefunden hatte, kam schadlos durch die Kämpfe und holte noch den vierten Platz.

„Wir waren am Samstag schon zufrieden mit dem Ergebnis. Hätte mir heute während des Rennens jemand erzählt, dass wir als Dritter ankommen, hätte ich ihm die Story nicht abgenommen", war Klaus Landgraf mit dem Ergebnis seines Titelaspiranten mehr als happy. „Jetzt reisen wir trotzdem demütig zum Sachsenring und hoffen, dass wir die Tabellenführung mindestens verteidigen." Die Personalfrage ist für den Rest der Saison übrigens auch schon geklärt. Zwar hätte Maro Engel beim Finale in Hockenheim noch mal Zeit, man wird aber sowohl am Sachsenring als auch im badischen Motodrom weiterhin auf Juncadella als Wasserträger für Marciellos Jagd auf den Titel vertrauen.


ADAC

50. Audi-Sieg: Das Land-Team (Mies/Zimmermann) gewann am Sonntag



ADAC

Zweimal P2: Costa Balboa und Aitken sind jetzt voll im Titelrennen dabei

Dreikampf um den Titel

Die Sonntagssieger Mies/Zimmermann bescherten Audi derweil ein Sieg-Jubiläum im GT Masters. Bereits zum 50. Mal stand eine R8-Besatzung auf dem obersten Podestplatz. Für Zimmermann war es in seiner dritten Saison gleichzeitig der erste Sieg. „Im Rennen habe ich gar nicht gewusst, dass ich in Führung liege, denn der BMW war vor dem Boxenstopp ja noch vor uns. Erst nach drei Runden wurde mir über Funk mitgeteilt, dass ich Erster bin", berichtete der Neuankömmling im Gewinner-Kreis.

Dahinter holten wie am Vortag die Frey-Piloten Costa und Aitken P2, die damit nicht nur die Team-Tabellenführung für die Schweizer Mannschaft verteidigten, sondern sich nun auch selbst in den Kreis der aussichtsreichsten Titelanwärter bringen. Hinter Marciello und Güven/Engelhart folgen Costa/Aitken mit einem kleinen Abstand. Alle dahinter haben wohl nur noch Außenseiterchancen. ■

NACHRICHTEN

KEINE SPRIT-SORGEN

Das große Aufreger-Thema zu Saisonbeginn war der neue Sprit, der zu 50 Prozent aus nachhaltigen Komponenten besteht. Eine Anekdote dazu gibt es beim Team Land Motorsport. Dort legte man gleich nach Erhalt der ersten Spritlieferung einige Teile des Kraftstoffsystems darin ein. Erwartung? Die Teile würden sich baldigst auflösen. Ergebnis? Über die ganzen Monate hat sich gar nichts getan. Auch die Ölproben, die man routinemäßig bei diversen Fabrikaten entnimmt, sehen besser aus als mit dem rein fossilen Kraftstoff der letzten Jahre. Fazit: Dieses Thema ist abgehakt.

DEBÜTANTENBALL

Dass zu so einem späten Zeitpunkt der Saison noch neue Teams und Fahrer einsteigen, ist eher ungewöhnlich. Tatsächlich feierte aber das Gastteam Dinamic Motorsport (Porsche) Serien-Premiere. Mit Klaus Bachler und Adrien de Leener hatte man zwei bekannte Piloten am Start, die 2018 sogar gemeinsam auf dem Podest standen. Zweiter Neuzugang war der Finne Juuso Puhakka, der sein erstes GT-Masters-Wochenende bei Madpanda Motorsport an der Seite von Teamchef Ezequiel Pérez Companc bestritt.

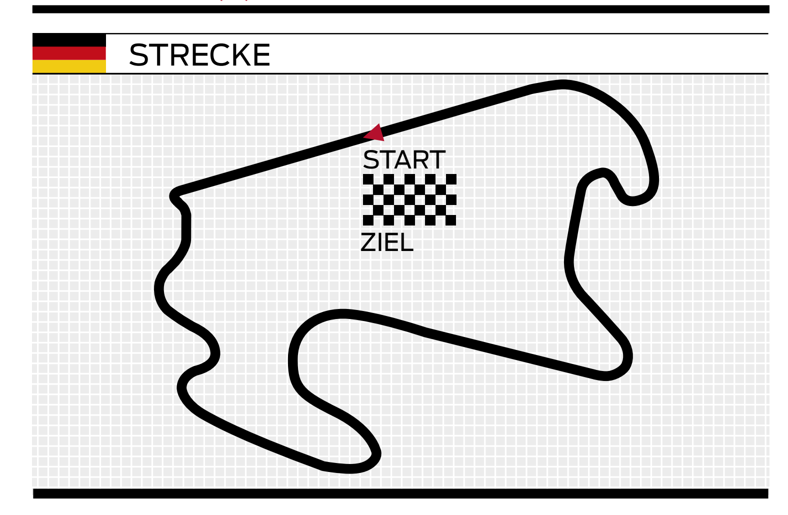
DIENSTS DOPPELSTART

Laufsieger Marvin Dienst feierte sein Comeback im ADAC GT Masters. Aber nicht nur das: Er hatte in der Lausitz sogar einen Doppeleinsatz. Gemeinsam mit Berkay Besler startete er auch im neuen Prototype Cup Germany, der erstmals im Rahmen des GT Masters fuhr. Am Samstag feierte das deutsch-türkische Gespann, das für die Ex-GT-Masters-Mannschaft von Toksport WRT antritt, bereits den vierten Saisonsieg. Am Sonntag verteidigte man mit P3 die Tabellenführung vor dem Finale in Hockenheim. Der Sonntagslauf ging derweil ans Mühlner-Team mit Matthias Lüthen und Donar Munding.

ADAC GT MASTERS 2022 RESULTATE

LAUSITZRING (D) 3,478 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Christian Engelhart	1.35,596 min
2.	Patric Niederhauser	+ 0,137 s
3.	Maximilian Paul	+ 0,198 s
4.	Albert Costa Balboa	+ 0,237 s
5.	Marvin Dienst	+ 0,249 s
6.	Konsta Lappalainen	+ 0,326 s
7.	Arthur Rougier	+ 0,388 s
8.	Tim Zimmermann	+ 0,425 s
9.	Fabian Schiller	+ 0,456 s
10.	Raffaele Marciello	+ 0,612 s
11.	Kim-Luis Schramm	+ 0,632 s
12.	Thierry Vermeulen	+ 0,723 s
13.	Jusuf Owega	+ 0,728 s
14.	Frank Bird	+ 0,895 s
15.	Adrien de Leener	+ 0,913 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Nick Catsburg	1.31,569 min
2.	Sven Müller	+ 1,282 s
3.	Jack Aitken	+ 1,394 s
4.	Christopher Mies	+ 1,445 s
5.	Dennis Marschall	+ 1,633 s
6.	Ayhancan Güven	+ 1,710 s
7.	Christopher Haase	+ 1,791 s
8.	Mattia Drudi	+ 1,869 s
9.	Luca Engstler	+ 2,156 s
10.	Jules Gounon	+ 2,246 s
11.	Mick Wishofer	+ 2,285 s
12.	Franck Perera	+ 2,527 s
13.	Daniel Juncadella	+ 2,568 s
14.	Juuso Puhakka	+ 2,908 s
15.	Elias Seppänen	+ 3,110 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Lausitzring (D): 20.08.2022; 9. von 14 Läufen;
37 Runden à 3,478 km = 128,686 km
22 Teams gestartet, 22 gewertet; Wetter: 19 Grad, regnerisch
Pole-Position:
#91 Christian Engelhart, Porsche 911 GT3 R, 1.35,596 min = 131,0 km/h
Schnellste Runde:
#11 Klaus Bachler, Porsche 911 GT3 R, 1.36,352 min = 129,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Engelhart/Güven	Porsche/Joos	1:02,04,561 h	25 +3*
2.	Costa Balboa/Aitken	Lamborghini/Emil Frey	+ 1,440 s	20
3.	Paul/Mapelli	Lamborghini/Paul	+ 14,381 s	16 +1*
4.	Niederhauser/Engstler	Audi/Rutronik Racing	+ 15,323 s	13 +2*
5.	Marciello/Juncadella	Mercedes/Landgraf	+ 15,896 s	11
6.	Rougier/Perera	Lamborghini/Emil Frey	+ 16,194 s	10
7.	J. Owega/Feller	Audi/Land Motorsport	+ 21,343 s	9
8.	Zimmermann/Mies	Audi/Land Motorsport	+ 23,312 s	8
9.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik Racing	+ 28,173 s	7
10.	De Leener/Bachler	Porsche/Dinamic	+ 36,084 s	–

*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Lausitzring (D): 21.08.2022; 10. von 14 Läufen;
43 Runden à 3,478 km = 149,554 km
22 Teams gestartet, 19 gewertet; Wetter: 22 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#20 Nick Catsburg, BMW M4 GT3, 1.31,569 min = 136,7 km/h
Schnellste Runde:
#27 Dennis Marschall, Audi R8 LMS, 1.23,217 min = 150,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Mies/Zimmermann	Audi/Land Motorsport	1:01.52,494 h	25
2.	Aitken/Costa Balboa	Lamborghini/Emil Frey	+ 1,072 s	20 +1*
3.	Juncadella/Marciello	Mercedes/Landgraf	+ 19,243 s	16
4.	Güven/Engelhart	Porsche/Joos	+ 23,303 s	13
5.	Mapelli/Paul	Lamborghini/Paul	+ 24,863 s	11
6.	Marschall/Schramm	Audi/Rutronik Racing	+ 27,576 s	10
7.	Engstler/Niederhauser	Audi/Rutronik Racing	+ 30,700 s	9
8.	Marschalkowski/Dienst	Mercedes/ZVO	+ 31,305 s	8
9.	Green/Krütten	BMW/Schubert	+ 34,615 s	7
10.	Gounon/Schiller	Mercedes/ZVO	+ 34,837 s**	6

*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). **inkl. 2x5-Sekunden-Strafe

STAND FAHRER

1.	Marciello	136 Punkte
2.	Engelhart/Güven	126
3.	Costa Balboa/Aitken	111
4.	Gounon/Schiller	99
5.	Krütten/Green	91
6.	Engstler/Niederhauser	91
7.	Müller/Sturm	89
8.	J. Owega	86
9.	Marschall/Schramm	86
10.	Perera/Rougier	78
11.	Mies/Zimmermann	77
12.	Krohn/Catsburg	70
13.	Feller	66
14.	Wishofer/Lappalainen	58
15.	Mapelli/Paul	58

STAND TEAMS

1.	Emil Frey Racing	162 Punkte
2.	Mann-Filter Landgraf	141
3.	Montaplast by Land	137
4.	Team Joos Sportw.	129
5.	Rutronik Racing	125
6.	Schubert Motorsport	116
7.	Drago Racing ZVO	109
8.	Allied-Racing	104
9.	Car Collection	71
10.	Eastalent Racing Team	65
11.	Madpanda Motorsport	49
12.	Mercedes Team ZVO	49
13.	ID Racing	39
14.	T3 Motorsport	38
15.	Paul Motorsport	35

STAND JUNIOREN

1.	Green/Krütten	193,5 Pkte.
2.	Lappalainen/Wishofer	144
3.	Sturm	141
4.	Schramm	136
5.	J. Owega	133
6.	Schiller	132
7.	Paul	111

DREI FRAGEN AN CHRISTIAN ENGELHART



WIE WICHTIG WAR DER SIEG AM SAMSTAG?
Für das Team und Can war es der erste Sieg, das ist immer etwas ganz Besonderes in einer so hart umkämpften Meisterschaft. Aber auch für mich ist es ein unbeschreibliches Gefühl, ganz oben zu stehen. Das ist der Grund, warum wir das alle hier machen. Das war befreiend und auch für die Meisterschaft natürlich gut.

IM ZWEITEN RENNEN GING ES DANN AUF P4. WIE SCHWIERIG WAR DER SONNTAG?
Im Qualifying haben wir glaube ich die richtige Entscheidung getroffen, dass wir auf Regenreifen bleiben. Platz 6 war sehr gut. Auch mit dem Ergebnis im Rennen sind wir zufrieden. Aber es war extrem schwer. Man konnte sehen, dass wir nicht die Pace hatten. Das Auto war eigentlich gut, aber das Gewicht hat uns sehr zu schaffen gemacht. Durch das spannende Finish habe ich in der vorletzten Runde noch einige Plätze gewonnen und das Maximum rausgeholt.

WIE SCHÄTZEN SIE IHRE TITELCHANCEN EIN?
Der Sachsenring ist für unsere Hauptkonkurrenten eine sehr starke Strecke. Ich hoffe, dass wir dort ein perfektes Auto haben und mitkämpfen können. Wir versuchen, uns bestmöglich auf den Sachsenring vorzubereiten. Wenn wir dort dranbleiben, ist für Hockenheim alles offen.

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Acura stellt neuen LMDh-Renner vor

Acura-LMDh dreht 10 000!

Die amerikanische LMDh-Klasse begrüßt eine weitere Marke: Die Honda-Nobelsparte Acura präsentierte letzte Woche ihr Modell ARX-06, das auf einem Oreca-Chassis aufbaut. Die spannendste Frage bleibt offen: Darf Acura mit dem LMDh auch in der Sportwagen-WM und in Le Mans antreten?

Von: **Marcus Schurig**

Der neue Acura wurde sehnlich erwartet, denn die US-Japaner haderten mit Zulieferproblemen, dazu war der französische Chassispartner Oreca mit seinem neuen LMP2-Chassis spät dran – beides zusammen führte zu Testabsagen im Juli. Mittlerweile ist das Projekt wieder im Plan: Nach Rollout und Test in Magny-Cours hat die Honda-Nobelsparte Acura, unter deren Flagge auch die DPI-Einsätze in der IMSA-Serie seit 2018 stattfanden, letzte Woche ihr LMdh-Modell gelauncht. „Bei Acura steht Performance im Mittelpunkt, das ist der Grund, warum wir neben dem GT3-Auto auch ein Fahrzeug für die neue Topklasse gebaut haben“, so Acura-Nordamerika-Boss, Jon Ikeda.

Die technischen Eckdaten waren bereits bekannt: Die Honda-Tochter setzt beim ARX-06 auf Downsizing. Statt des 3,5 Liter großen V6-Biturbomotors aus dem DPI-Wagen kommt jetzt ein 2,4-Liter-V6 mit Doppelaufladung und 90 Grad Bankwinkel zum Einsatz, der eine Maximaldrehzahl von 10 000/min schafft und zusammen mit dem neuen Einheitshybridsystem 680 PS leisten wird. Es ist ein offenes Geheimnis, dass der gleiche Motor ab 2024 wohl auch in der IndyCar-Serie zum Einsatz kommen wird. Das Bodywork und die Aero-Auslegung sind bis zur Homologation noch nicht final.



ACURA

Der Frontdiffusor ist mittig hochgezogen, darüber folgt ein großer Lufteinzug

Acura, HPD und Honda USA bringt 2023 in der IMSA zwei LMDh-Autos für die Teams WTR und Meyer Shank Racing an den Start. Die spannendste Frage ist noch offen: Wayne Taylor will 2024 in der IMSA auf zwei Autos aufstocken und unbedingt in Le Mans und womöglich auch in der WEC starten. Doch Acura existiert als Marke nicht in Europa, ergo müssten die Acura-Renner auf Honda umgebrandet werden – aber dafür benötigen die Amis den Segen aus der Honda-Zentrale in Japan. Und dort ist man angeblich nicht so angetan von den Le-Mans-Plänen der Amis ... ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

DOPPELSTINTS ERST AB 2024

Ursprünglich war das kontrovers diskutierte Thema Doppelstint-Reifen auf der Nürburgring-Nordschleife bereits für 2023 geplant. Nun hat man die Neuregelung auf 2024 verschoben. Für die nächste Saison dürfen die Teams vier Reifen-Spezifikationen einsetzen, bei neuen Autos wie dem Porsche 911 GT3 R sind fünf erlaubt. Weil es teilweise aber Material-Engpässe gibt, wird nun darüber diskutiert, ob sich durch den Einsatz anderer Materialien auch die Spezifikation ändert.

BMW-TEST IN BARCELONA

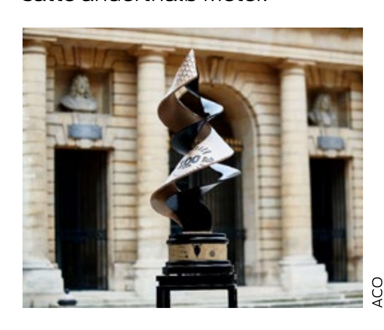
BMW Motorsport hat letzte Woche den neuen BMW M Hybrid V8-LMDh-Rennwagen in Barcelona einem fünftägigen Test unterzogen, es war der erste große Performance- und Evaluierungstest nach Rollout und Testfahrten in Vallelunga. Mit Sheldon van der Linde, Augusto Farfus, Marco Wittmann und Nick Yelloly lösten sich vier Werkspiloten am Steuer ab. Neben ersten Performance-Einstellungen mussten auch zahlreiche kleinere Probleme gelöst werden, BMW machte keine Angaben über die erzielten Testkilometer. Das Auto soll nach einem weiteren Test in Europa nach Amerika verschifft werden. Die offizielle Präsentation des BMW M Hybrid V8 erfolgt am 22. September im Petersen Automotive Museum in Los Angeles.

CADILLAC: LMDh-TESTPLAN

Cadillac gibt Vollgas und plant für den weiteren Verlauf des Jahres mit mindestens zwei LMDh-Tests pro Monat. Laut GM-Sportchefin Laura Klauser stehen dabei Ausdauer- und Performance-Tests ebenso im Vordergrund wie eine Verbesserung der Gesamtintegration des Hybridsystems. Beim Testplan spannt man mit anderen Herstellern zusammen: Nächste Woche steht ein LMDh-Test in Daytona an, an dem auch Acura und Porsche teilnehmen werden.

LE MANS: 100-JAHR-TROPHÄE

Der Le-Mans-Veranstalter ACO hat für das nächstjährige 24h-Rennen, das den 100. Geburtstag des Endurance-Klassikers markiert, eine spezielle Trophäe designen lassen (siehe Bild), die nur der Gesamtsieger der 2023er-Ausgabe erhalten wird. Die Trophäe wird vom Spezialisten Monnaie de Paris aus Bronze gefertigt und misst in der Höhe satte anderthalb Meter.



ACO

IMSA: ÄRGER ÜBER JOKER

Die Skeptiker hatten bei der Integration der beiden neuen Langstrecken-Topklassen LMDh (IMSA) und LMH-Hypercars (ACO/FIA) das Schlimmste befürchtet, doch bisher ging alles glatt: Die mittlerweile abgeschlossene technische Konvergenz hat die Reglements angeglichen, als Nächstes steht die gegenseitige Homologation der neuen Fahrzeuge an, danach das Aufsetzen eines neuen BOP-Konzeptes. Nur eines macht den Amis Sorgen: Die Hypercar-Hersteller legen nach Gutdünken jedes Jahr deutlich modifizierte Fahrzeuge auf Kiel, womit die Messlatte laufend verschoben wird. Toyota modernisierte sein Hypercar GR010 für 2022 und plant ein weiteres Joker-Update für 2023; auch bei Peugeot ist ein Update für nächstes Jahr in der Diskussion. Ursprünglich hätten die neuen Fahrzeuge jeweils für fünf Jahre homologiert und eingefroren werden sollen. Doch IMSA hat ein Ass im Ärmel: Wenn die Joker-Updates in der WEC nicht aufhören, werden sie für die LMDh-Autos ebenfalls jährliche Updates erlauben.



Das bleue Wunder

Ott Tänak nach seinem zweiten Sieg in Folge nun als Rovanperä-Verfolger zu bezeichnen, wäre zu viel gesagt, aber mit dem Erfolg in Ypern bewies der Este, dass Hyundai gar nicht so viel fehlt, wie der Tabellenstand noch immer behauptet.

Von: **Markus Stier**

Zwölf von 20 Prüfungen gewonnen, die Rallye trotz des Ausfalls des Führenden für sich entschieden und damit den zweiten Sieg in Folge gefeiert – Hyundais Auftritt in Ypern lässt fast vergessen, dass die bleue Truppe aus Alzenau in beiden WM-Wettbewerben keinerlei Chance mehr hat. Wer nichts zu verlieren hat, kann frei aufspielen, ließe sich dazu sagen, aber so einfach ist es nicht. Wenn einer ohne jeden Druck aufs Pedal treten durfte, dann doch wohl Tabellenführer Kalle Rovanperä im Toyota, der mit 94 Punkten fast schon vier Fehlschüsse frei hatte. Dazu lässt sich sagen: Es bleiben noch drei, und nach seinem zweieinhalbfachen Handstützüberschlag auf einem Acker in Westouter ist die Ausgangslage immer noch dieselbe – es ist keine Frage, ob der junge Finne Weltmeister wird, sondern ob er mit dem Rekordalter von 21 oder 22 in die Annalen eingeht.

Ein Sieg, drei Schüsse frei

Maximal 120 Punkte sind bei den verbleibenden vier Läufen noch zu vergeben. Sollte Rovanperä in Griechenland gewinnen und Ott Tänak ausfallen, ist ihm die WM auch bei drei Totalausfällen beim Restprogramm nicht mehr zu nehmen. Der Sport-Ressortleiter der Tageszeitung seiner Heimatstadt Jyväskylä hat die Reise zur Akropolis-Rallye jedenfalls schon gebucht. Ansonsten kann Rovanperä frühestmöglich in Neuseeland feiern. Die Rallye endet am 2. Oktober, einen Tag nach seinem 22. Geburtstag, womit er immer noch fünf Jahre weniger zählen würde als der bisher jüngste Weltmeister Colin McRae.

Dass der WM-Leader in Flandern einzig mit den fünf Zählern aus der Powerstage sein schwächstes Saisonergebnis einfuhr, lag nicht an Übermut oder mangelnder Konzentration, sondern an einem simplen Aufschriebefehler. „Ich habe diese schnelle Links ein bisschen zu kurz notieren lassen", gesteht er grinsend beim Abendessen am Freitag. In seiner Vorstellung hatte es gleich wieder mit Volldampf geradeaus gehen sollen, in der Realität war die Kurve noch nicht zu Ende und sein Yaris tauchte untersteuernd mit der Schnauze in einen Graben, der das Heck in die Luft katapultierte.

Den Toyota ein Wrack zu nennen, wäre völlig falsch, denn das

!

Vermutlich wird Kalle Rovanperä nicht mit 21 Weltmeister, sondern mit 22 – immer noch fünf Jahre jünger als Colin McRaes Rekord im Jahr 1995 mit 27 Jahren.

Auto war trotz des desolaten äußeren Eindrucks reparabel. Rovanperä und Jonne Halttunen waren unverletzt und die Moral ohne Kratzer. Nach elf Prüfungen mit Halbgas ließ das Duo für die finalen 13 Kilometer weiche Reifen aufziehen und holte sich die fünf Extrazähler, die einzig noch zu holen waren.

Elfyn Evans hätte für Toyota die Kohlen aus dem Feuer holen


MCKLEIN

Ott Tänak schlug ein Tempo an, dem Toyota-Fahrer Elfyn Evans nicht mehr folgen konnte und mochte

können. Zwar rasierte sich der Waliser am Freitagnachmittag einen Asphaltgummi platt und musste die letzte Tagesprüfung auf trockener Piste mit dem als Ersatzrad verstauten Regenpneu in Angriff nehmen, aber nach eigener Aussage kostete das kleine Malheur nicht mehr als etwa sechs Sekunden. Aber Evans hätte anderthalb Tage gehabt, um das Loch zuzufahren, es gelang ihm nur nicht. 6,2 Sekunden nahm er Ott Tänak auf zwölf Prüfungen ab, es waren fünf zu wenig.

Erwarte das Unerwartete!

Nach seinem Husarenritt über die Kuppen Finnlands lieferte der Weltmeister von 2019 ein weiteres Meisterstück ab. Er war nicht der Schnellste des Wochenendes, aber der Schnellste derer, die keinen Fehler machten. „Dieser Sieg kommt genauso unerwartet wie der in Finnland", sagte er im Ziel. Vor dem Wochenende in Jyväskylä nur Hyundais Nummer zwei in der Tabelle, hat sich der Este in zwei Wochen zur klaren Nummer eins gemacht. Abgesehen vom Ford-Auftaktsieg durch Sébastien Loeb in Monte Carlo gibt es neben Rovanperä (fünf Siege) keinen anderen Fahrer, der 2022 irgendetwas gewonnen hat. Nach Sardinien und Finnland war es nun sein dritter Sieg, dabei wollte doch ein anderer endlich seine Negativserie beenden. Schon im Vorjahr war Thierry Neuville kein großer Coup gelungen, bis es nach Belgien ging. Erwartungsgemäß spielte der Wallone seinen Heimvorteil damals aus, außer dem ebenfalls bestens ortskundigen Craig Breen konnte ihm 2021 niemand folgen.

Ein Jahr später wurden nahezu alle Strecken in umgekehrter Reihenfolge gefahren, aber darauf kam es nicht an. Die Konkurrenz hat ihre Lektion vom Vorjahr gelernt, sich an die zahlreichen Belagwechsel und unterschiedlichen Haftungsverhältnisse gewöhnt. Die Pisten waren sogar in besserem Zustand. „Dieses Jahr war weniger Landwirtschaft unterwegs", befand Elfyn Evans.

Das Geheimnis der Wirtschaftswege in Westflandern ist das Lesen des Grips in den Bremszonen. Wer kein Gefühl dafür entwickelt, wie der Teer beschaffen ist, der 100 Meter vor ihm liegt, hat keine Chance, was sich in den enormen Zeitabständen ablesen lässt. Hinter dem Podium klaffte auf Rang 4 schon ein Loch von fast dreieinhalb Minuten, bei einer Rallye, die nahezu nur aus Abzweigen besteht und keine 300 WP-Kilometer hat, eine mächtige Lücke.

Es gibt indes keinen Trick, um Abstände zügig zu verkürzen. „Auf Schotter kannst du den Einsatz erhöhen, im Zweifelsfall fährst du eben hie und da etwas querer. Wenn du hier mehr riskierst, bedeutet das, vielleicht zehn Meter später zu bremsen, aber wenn es schiefgeht, liegst du sofort im Graben", sagte Thierry Neuville vor dem Start, als er noch dachte, dieses Schicksal sei für ihn höchstens theoretisch bestimmt.

Belgiens Bester ging klug vor. Als ihm das Auto mal wieder Rätsel aufgab („irgendwie schwammig"), hielt er sich noch zurück. Nachdem er sich sortiert und gewöhnt hatte, zog er in gewohnter Manier langsam, aber stetig davon. Erst ließ er Evans vorn rumfahren, dann Tänak Führungsluft genießen. Aber mit vier Bestzeiten in Folge am Freitagnachmittag und weiteren drei am Samstagmorgen zog er davon, baute den Vorsprung auf rund 17 Sekunden aus, was in Ypern schon eine ziemliche Hypothek ist, ohne sich wirklich anzustrengen. Umso schockierter war der Nationalheld über sein Aus in einem Linksabzweig.

Aus dem Graben war der Hyundai schnell befreit, die gebrochene Lenkung war außerhalb des Service nicht zu flicken. „Wir hatten keine Chance. Ich hatte keinen Hinweis, dass es dort so schmutzig sein würde", sagte er mit Blick auf seinen Asphalt-Spion Bruno Thiry. Als Täter kommt nur der Teamkollege in Frage. Kein anderer Fahrer hatte an dieser Ecke bei Dikkebus Probleme, es müsste also Tänak gewesen sein, der so wüst durch die Rabatten räuberte und dem Führenden ein Extraschäufelchen Dreck in die Einlenkzone legte. Andererseits ist es in Ypern gang und gäbe, dass die Strecken mit jedem Teilnehmer schmutziger werden und die Bemerkungen der zwei Stunden vor dem Feld fahrenden Asphalt-Spione eher grobe Anhaltspunkte liefern als präzise Empfehlungen. „Die gute Nachricht ist, dass unser Auto doch ganz gut funktioniert hat", resümierte Neuville am Schluss.

Kurzes Gedächtnis

Hyundais einziger hochrangiger Mitarbeiter der ersten Stunde reiht sich damit in die Riege des nicht inthronisierten Technikchefs Christian Loriaux und des immer noch provisorischen Teamchefs Julien Moncet ein, die schon in Finnland ins gleiche Horn stießen. Mit Blick auf die letzte Ausbaustufe des letztjährigen Hyundai World Rally Cars beklagen die Toppiloten ihre Autos als ewige Baustellen. „Wir wissen, wo wir sein könnten", sagt Ott Tänak, vergessend, dass jener so gepriesene i20 WRC 2021 ständig im unpassendsten Moment nicht anspringen wollte und ein zutiefst frustrierter Neuville haderte, man könne um den Titel kämpfen, wären nur die Defekte nicht. Das alles geschah unter exakt jener Team-


MCKLEIN

Auch wenn zwischendurch dunkle Wolken aufzogen, war die Hyundai-Welt am Ende himmelblau



MCKLEIN

Durchaus zügig, aber auch zügig draußen: Craig Breen im Ford Puma



MCKLEIN

Jeden Zentimeter genutzt, aber nicht die letzte Rille: Elfyn Evans

führung des allgewaltigen Andrea Adamo, der besonders Tänak mit seiner seit Januar nicht verstummenden Klage über mangelnde Strukturen und fehlendes Management bis heute nachweint.

Wenn es Tänak gelingt, sich aus der Spirale negativen Denkens zu befreien, ist er zu außergewöhnlichen Taten fähig. „Was Ott da aufgeführt hat, ist das Beeindruckendste, was ich je gesehen habe", sagt sein ehemaliger Förderer und Ausbilder Malcolm Wilson über den Auftritt in Finnland. „Ich dachte, okay, das geht vielleicht einen Tag lang gut, aber drei?", merkt Wilson staunend an. Die Show, die Tänak in Belgien bot, war nicht vom gleichen Kaliber, aber dennoch eine starke Leistung. Er war nach Rovanperäs frühem Aus der Einzige, der mit Evans und Neuville mithalten konnte, obwohl er am Samstagvormittag ständig etwas von einem Problem an der Kraftübertragung murmelte.

Selbst Neuville hält seinen Teamkollegen für so gefangen im Jammertal, dass er unkte: „Ich glaube nicht, dass Ott ein echtes Problem hat. Wenn mein Motor nur auf drei Zylindern läuft, dann kann ich sagen, ich hätte ein Antriebsproblem." Tatsächlich arbeitete das Hinterachsdifferenzial beim Esten nicht wie gewünscht, und die Handbremse war einen halben Tag lang außer Funktion. Es spricht nicht nur für Tänak, dass er dennoch den Anschluss hielt, sondern auch für den Hyundai. Bei Licht besehen bestätigt sich der schon vor Belgien vom Belgier Loriaux gewonnene Eindruck, dass man nicht Toyota unterlegen ist, sondern nur dem herausragenden Rovanperä.

Die finnische Rallyeabteilung der Japaner hat unter der Leitung ihres englischen Chefingenieurs ihre Hausaufgaben gemacht. „Ich kann mich nur bedanken. Ich hatte das ganze Wochenende nicht das geringste technische Problem", lobte Esapekka Lappi, der mit Rang drei dafür sorgte, dass Toyota trotz des im Finale unterlegenen Evans nicht einen einzigen Marken-Punkt gegen Hyundai abschenkte. Und so profitiert Toyota gar nicht mal wie in vergangenen Jahren in erster Linie von der Schnelligkeit des Yaris, sondern von seiner Zuverlässigkeit.

Kalte Dusche im Rückraum

An der wollte man auch bei M-Sport arbeiten, aber dass es eher im Personalwesen klemmt, manifestierte sich im Ford-Lager beim neunten WM-Lauf auf bestürzendste Weise. Dass Gus Greensmith und Adrien Fourmaux wegen einer Startverzögerung und aufgrund einer Live-Übertragung verlängerten Startabständen als einzige Werksfahrer neben Oliver Solberg, Hyundais Nummer drei, den einzigen Schauer des Wochenendes abbekamen und so schon am ersten Morgen abreißen lassen mussten, fällt gar nicht weiter ins Gewicht. Greensmith segelte

!

Oliver Solbergs vierter Platz ist das beste Ergebnis eines Schweden seit Daniel Carlssons drittem Rang in der Heimat Anno Domini 2006 – das ist sechzehneinhalb Jahre her.

am Samstagmorgen in ein Maisfeld und humpelte mit angebrochener Hinterradaufhängung durch den restlichen Vormittag. Als 19. landete Englands Nachwuchsmann drei Plätze hinter Armin Kremer, der im 230 PS schwächeren Rally2-Skoda die Ü50-Wertung der „Gentlemen Trophy" gewann.

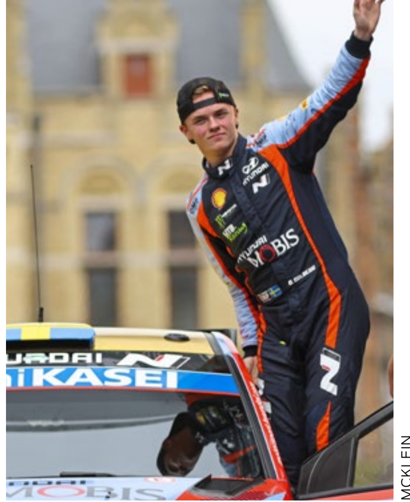
Das wahrlich Krasse ist: Greensmith war im Ziel dennoch


Belgien ist 2023 nicht im Kalender. Die WM muss dann auf ihren schönsten Servicepark verzichten

MCKLEIN


MCKLEIN XXX

Zweifacher Handstützüberschlag mit Radwende: Rovanperä



MCKLEIN

Bestes Karriere-Ergebnis: Solberg


MCKLEIN

Karriere auf der Kippe: Fourmaux

bestplatzierter Ford-Mann. Craig Breen landete auf Rang 64 von 70 ins Ziel gekommenen Teams. Fairerweise muss erwähnt werden, dass der Ire bei seinem einzigen Testtag nur 30 Kilometer fahren konnte, weil die Technik streikte. Die Abstimmungsfeinarbeit erledigte er im Shakedown und auf der ersten Etappe. Der Vorjahres-Zweite in Ypern konnte so nicht einmal Toyotas Nummer drei, Lappi, gefährden. Rang vier wäre aus eigener Kraft das Maximum gewesen, Teamchef Richard Millener erwartete mehr, und im Versuch, genau dieses zu vollbringen, rutschte Breen am Samstag mit Schmackes in einen Graben.

Feuertaufe in der Fremde

Blieb noch Fourmaux, der sich an derselben Stelle noch so gerade an der Grasnarbe entlanghangeln konnte und so seine Feuertaufe bestanden zu haben schien. Der Franzose ist keine Stunde von Ypern auf die Welt gekommen, aber jede Art von Heimvorteil ist angedichtet. Frankreichs Rallyeszene spielt sich mit wenigen Ausnahmen komplett im Süden des Landes ab. „Ich bin hier oben in meinem ganzen Leben fünf Rallyes gefahren“, sagte Fourmaux vor dem Start. Nun ist die Frage, ob er je wieder für M-Sport starten darf. Ein Abflug beendete den Versuch, den vor ihm auf Rang 4 liegenden Oliver Solberg im dritten Hyundai auf der vorletzten Prüfung noch einzuholen. Teameigner Malcolm Wilson hatte wie Kollege Moncet bei Hyundai für den jungen Schweden ganz klar die Order „Ankommen!“ ausgegeben. In Griechenland sind M-Sports Auftragsbücher mit zahlenden Kunden von Loubet bis Serderidis gut gefüllt. Zudem kehrt Sébastien Loeb bei der Akropolis für ein weiteres Intermezzo zurück. Während Frankreichs größtes Talent plötzlich entbehrlich scheint, ruhen die Hoffnungen in Cumbria nun auf einem 48-Jährigen. ■

RALLYE BELGIEN (19.–21.8.2022)

9. von 13 Läufen, 20 Wertungsprüfungen über 281,58 Kilometer

1.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 Rally1	2:25.38,9 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	+ 5,0 s
3.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+ 1.41,6 min
4.	Solberg/Edmondson (S/GB)	Hyundai i20 Rally1	+ 3.28,5 min
5.	Katsuta/Johnston (J/IRL)	Toyota Yaris Rally1	+ 6.06,1 min
6.	Lefebvre/Malfoy (F/F)	Citroën C3 Rally2	+ 9.45,7 min
7.	Mikkelsen/Eriksen (N/N)	Skoda Fabia Rally2	+ 10.03,8 min
8.	Rossel/Sarreaud (F/F)	Citroën C3 Rally2	+ 10.54,8 min
9.	Ingram/Drew (GB/GB)	Skoda Fabia Rally2	+ 11.20,8 min
10.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)	Skoda Fabia Rally2	+ 11.26,8 min

Bestzeiten: Neuville 8, Tänak 5, Evans 5, Rovanperä 3 (Neuville und Tänak einmal zeitgleich)

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	203 Punkte
2.	Ott Tänak	131
3.	Elfyn Evans	116
4.	Thierry Neuville	106
5.	Takamoto Katsuta	92
6.	Craig Breen	64
7.	Esapekka Lappi	57
8.	Sébastien Loeb	35
9.	Sébastien Ogier	34
10.	Dani Sordo	34


MCKLEIN

Rovanperä holt am Ende fünf Punkte

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	381 Punkte
2.	Hyundai	293
3.	M-Sport-Ford	188
4.	Toyota II	100

Straßenräuber

Lefebvre: Heimvorteil und Unbeschwertheit optimal genutzt

MCKLEIN

Andreas Mikkelsen versuchte alles. Doch selbst ein Protest gegen den Klassensieger Stéphane Lefebvre sollte nicht reichen. Mehr als Platz 2 und maximale Punkte auf der Powerstage waren für den Titelverteidiger nicht drin.

Von: **Reiner Kuhn**

In der zweiten Liga ist mal wieder mächtig was los: 37 Teams balgen um den Klassensieg, 22 davon um WM-Punkte für den prestigeträchtigen WRC2-Titel. Dementsprechend motiviert drehen nicht nur die Hauptprotagonisten auf.

Die erste Bestzeit lässt sich Chris Ingram (Skoda) gutschreiben. Die zweite WP sichert sich der in der belgischen Landesmeisterschaft führende und nur 30 Minuten von Ypern entfernt lebende Stéphane Lefebvre (Citroën). In der dritten Prüfung ist WRC2-Titelverteidiger Andreas Mikkelsen Schnellster, und in der vierten hat dessen deutscher Markengefährte Armin Kremer die Nase seines Skoda Fabia vorn.

Nach der ersten Schleife führt Lefebvre mit 8,2 Sekunden vor Mikkelsen. Yohan Rossel, im Vorjahr noch Klassensieger, folgt 9,2 Sekunden dahinter vor Grégoire Munster (Hyundai), Jari Huttunen (Ford), Ingram und Kremer.

Vier Prüfungen später sind nur die Namen gleich geblieben, nicht aber die Abstände. Lefebvre setzt sich von seinen Verfolgern ab, einzig Mikkelsen kann einigermaßen den Anschluss halten. Freude hat er dabei nur wenig: „Lefebvre kennt jede Passage und alle Tücken in- und auswendig. Schlimmer aber ist, dass ich anders als er kein volles Risiko gehen kann, sondern hier möglichst viele WM-Punkte mitnehmen muss."

Zweikampf an der Spitze

Einen Tag und weitere acht Prüfungen später liegt der Norweger 25,7 Sekunden hinter dem Franzosen im Citroën. Dessen Landsmann und Markengefährte Rossel fehlt schon über eine Minute auf die beiden an der Spitze, und er resigniert: „Ich habe kein Vertrauen, weder ins Auto noch in mich", klagt er.

> Während Mikkelsen den direkten Vergleich sucht, geht Kajetan Kajetanowicz der Titel-Konfrontation aus dem Weg und wird nach Estland, Finnland und Belgien auch in Griechenland nicht antreten.

Während auch die WRC2-Junioren Ingram und Munster dem Tempo des Spitzenduos nicht folgen können, sind andere längst raus. Huttunen muss seinen Ford Fiesta nach der ersten Tagesetappe mit Motorschaden abstellen. Die Einheimischen Jan Michiel Cracco (Hyundai) und Bernd Casier (Ford) werfen ihre Dienstwagen kurz hintereinander ins Gelände (WP 11).

Am Sonntag teilen sich Lefebvre und Mikkelsen die vier verbleibenden Bestzeiten. Doch näher als auf 18,1 Sekunden kommt der Skoda-Werkspilot aus eigener Kraft nicht ran. Ergo soll ein Protest den so wichtigen Sieg bringen. Mit Videos kann Mikkelsen belegen, dass der Franzose beim Kurvenschneiden an zwei Stellen die Straße mit allen vier Rädern verlassen hat und damit gegen das Reglement verstieß. Die Stewards folgen Mikkelsens Argumentation, verhängen für die beiden Vergehen insgesamt aber nur 15 Sekunden Strafzeit. Zu wenig für den Titelverteidiger, der sich um 3,1 Sekunden geschlagen geben muss und dennoch die Tabellenführung ausbaut.

Es bleibt weiter spannend: In Griechenland trifft Andreas Mikkelsen auf 35 WRC2-Konkurrenten, darunter Rossel, Lindholm, Suninen, Gryazin, Bulacia und Ingram. ■



MCKLEIN

Alles versucht: Mikkelsen



MCKLEIN

Kein Vertrauen: Rossel

WRC2/BELGIEN

1. Lefebvre / Malfoy (F/F) Citroën C3 Rally2	in 2:35.39,6 h
2. Mikkelsen / Eriksen (N/N) Skoda Fabia Rally2	+ 3,1 s
3. Rossel / Sarreaud (F/F) Citroën C3 Rally2	+ 54,1 s
4. Ingram / Drew (GB/GB)* Skoda Fabia Rally2	+ 1.20,1 min
5. Munster / Louka (LUX/B)* Hyundai i20 Rally2	+ 1.28,2 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 9

1. Andreas Mikkelsen (N)	100 Punkte
2. Yohan Rossel (F)	80 Punkte
3. Kajetan Kajetanowicz (PL)	76 Punkte
4. Emil Lindholm (FIN)	64 Punkte

Rally1-Unfall-Reparatur

Erfolgreiche Wiederauferstehung

Ein stumpfer Einschlag oder eine heftige Rolle bedeuten in der Königsklasse zumeist das vorzeitige Aus. In Ypern brachte Toyota Kalle Rovanperäs Hybridboliden zurück ins Rennen und wurde belohnt.

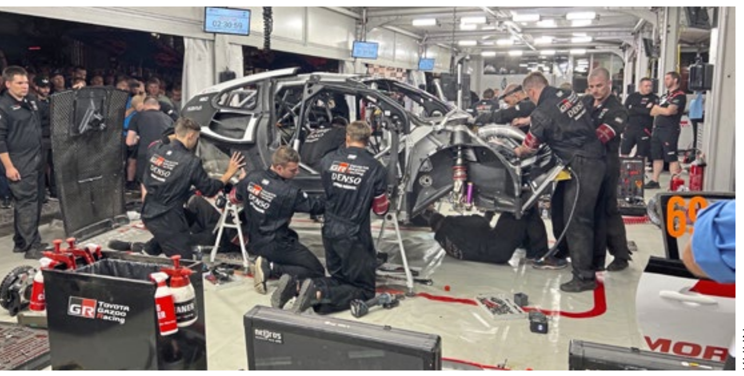
Von: **Reiner Kuhn**

Das Prozedere ist bekannt: Nach einem Unfall inspizieren die FIA-Techniker das Auto. Sollte die Sicherheitsstruktur nicht zu sehr beschädigt sein, geben sie den Wagen zur Reparatur frei. Wegen der komplexen Technik haben die Teams bei den Rally1-Hybriden vier statt der üblichen drei Stunden Zeit und können für die maximal zwölf gleichzeitig am Fahrzeug arbeitenden Mechaniker eine frei wählbare Pause nehmen.

Kurz vor 16 Uhr kam Kalle Rovanperäs Unfallauto zum Toyota-Service. Eine knappe Stunde später hoben die FIA-Inspekteure den Daumen. „Es gibt einen klaren Plan, wie wir dann vorgehen", erklärt Toyota-Technikchef Tom Fowler. „In 1,5 Stunden wurde das Auto komplett abgestrippt und gesäubert, um dann die Pause zu nehmen, damit sich das Team auf den regulären Abend-Service der anderen Fahrzeuge konzentrieren kann, bevor es weitergeht."

Blieben 2,5 Stunden für den Wiederaufbau. „Glücklicherweise waren keine wesentlichen Streben des Gitterrohrrahmens beschädigt", berichtet Fowler und verrät: „Schon bei der Konstruktion haben wir analysiert, welche Teile wir in welcher Zeit wechseln können. So haben wir von den rund 60 Stahlrohren des Chassis nur ein Dutzend dabei. Sind andere beschädigt, ist das Thema vor Ort durch."

An Rovanperäs Yaris wurden neben allen Karosserieteilen, ob Seitenwände, Dach, Kotflügel, Hauben und Schürze, das komplette Fahrwerk und der Antriebsstrang gewechselt, nicht aber der Motor und die Hybrid-Einheit. „Mit dem Rahmen der Frontscheibe hatten wir ein paar Probleme, das war's aber auch", weiß Ingenieur Taavi Ellermaa, lässt nach 3:12 Stunden den Motor zünden und einen kurzen Funktionstest durchführen. Genau 26 Minuten später stromern Chefmechaniker Janusz Majek und Team-Koordinator Jarmo Lethinen aus dem Service und stellen den wiederauferstandenen Dienstwagen im Parc fermé ab. Lohn der Mühe: fünf WM-Punkte auf der Powerstage für den WM-Leader, ein stolzer Konzernchef vor Ort und riesiger Applaus von 200 ausharrenden Beobachtern um Mitternacht. ■



KUHN

Nach rund dreieinhalb Stunden sah dieses Gerippe wieder aus wie neu

WRC3 – Belgien

Klassenkampf mit Bekannten

Jan Cerný feiert in der WRC3 nur deshalb einen Start-Ziel-Sieg, weil die beiden Hauptdarsteller der kleinsten Allradklasse nicht in der WRC3 eingeschrieben sind.

Von: **Reiner Kuhn**

Auf der Vorpressekonferenz erzählt der mit 37 Ypern-Starts unangefochtene Rekord-Teilnehmer Patrick Snijers launig, wie viel Spaß er dabei empfindet, mit 64 Jahren hier noch einmal in einem Ford Fiesta Rally3 anzutreten, aber auch geehrt, „dass mich Junioren-Weltmeister Sami Pajari um Tipps gebeten hat, die er aber gar nicht braucht, weil er mir eh um die Ohren fährt". Wie recht der siebenmalige Landesmeister haben sollte, zeigt sich bei der Rallye: Nach acht Klassen-Bestzeiten am Freitag führt der 20-jährige Finne mit 1.30 Minuten Vorsprung vor dem belgischen Routinier. Auf Rang 3 folgt mit Jan Cerný der Schnellste der drei eingeschriebenen WRC3-Teilnehmer (+ 2,46 min).



KUHN

Generationentreffen: Pajari, Snijers

Auf vier der ersten fünf Samstag-Prüfungen ist Pajari wieder Schnellster, dazwischen hat für einmal Snijers die Nase vorn. In WP15 endet Pajaris Talentshow, als er seinen Fiesta mit abgescherten Radbolzen abstellen muss, bevor er am Sonntag noch einmal alle Bestzeiten markiert.

Snijers erbt den Klassensieg. „Der Junge tut mir unendlich leid. Nur gut, dass er noch eine große Karriere vor sich hat."

Jan Cerný landet mit über vier Minuten Rückstand auf Platz 2 und darf sich als WRC3-Sieger auf der Abschluss-Pressekonferenz feiern lassen. „Ich freue mich sehr über den Start-Ziel-Sieg in der WRC3", so der Tscheche frech, der gegen Pajari und Snijers nie eine Chance hatte. ■

KOMMENTAR

AM OFFENEN HERZEN!

Im Sport gibt es nicht nur Sieger, sondern auch Gewinner. Zu Letzteren zählt Toyota, trotz oder gerade wegen des frühen Unfalls von WM-Leader Kalle Rovanperä. Ungewohnt offen demonstrierte die japanisch-finnische Werksmannschaft ihr Verständnis von Sportsgeist. Alle Beteiligten wissen, Rallyeautos verunfallen zumeist in freier Wildbahn. Neben Streckenposten sind auch Zuschauer vor Ort und damit zahlreiche Smartphones im Anschlag und Minuten später Detail-Bilder im Netz. Umso unverständlicher, dass Teams im Servicepark bei jeder Kleinigkeit reflexartig in den Geheimhaltungs-Modus gehen und die Tore schließen.
Zu den Ersten, die Sichtschutzwände aufstellen ließen, zählte Prodrive-Boss David Richards. Fortan wurde bevorzugt im Verborgenen geschraubt. Unvergessen, als Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville beim Shakedown der Rallye Deutschland 2014 vehement abflog. Die Teamleitung ließ nicht einmal den eigenen Fotografen ans Wrack. Vier Tage später feierten die Koreaner mit eben diesem Auto den ersten WM-Erfolg. Doch von der Wiederauferstehung und der Glanztat seiner Werksschrauber gibt es keine Bildbelege.
Anders Toyota: Entgegen der üblichen Vertuscherei reparierte man Rovanperäs Dienstwagen im offenen Servicezelt. Dreieinhalb Stunden konnten die dicht gedrängten Fans miterleben, wie ein zerfledderter Yaris Rally1 erst bis auf das Rohrrahmen-Chassis abgestrippt, wieder zusammengesetzt und zum Leben erweckt wird. Wie bei jeder gelungenen Darbietung gab es am Ende des faszinierenden Schauspiels stehenden Applaus, und den erhielten verdientermaßen dann auch mal die sonst immer im Schatten stehenden Mechaniker. Recht so!



Reiner Kuhn
Redakteur

WRC2 Masters Belgien

Starker Kremer schlägt Lokalheld Loix

Alles auf Sieg. Um seine Titel-Chancen in der WRC2 Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre zu wahren, musste Ex-Europameister Armin Kremer auch den elfmaligen Ypern-Sieger Freddy Loix hinter sich lassen – und tat es.

Von: **Reiner Kuhn**

Alles oder nichts. Nach dem Ü50-Sieg in Kroatien musste Armin Kremer zwei heftige Rückschläge verkraften. In Portugal lag der 53-Jährige kommod in Führung, als sein Motor einging, auf Sardinien quittierte das Skoda-Triebwerk schon im Shakedown den Job. Damit war klar: Da nur die fünf besten von maximal sieben Resultaten zählen, helfen nur noch Siege.

Die schwerste Aufgabe wartete in Belgien. Der mit maximalen Masters-Punkten aus Sardinien und Finnland angereiste Freddy Loix kennt in Flandern jede Ecke aus dem Effeff und ist mit elf Erfolgen auch Rekordsieger der Rallye Ypern. Ergo ergriff Kremer vom Start weg die Flucht nach vorn und schenkte dem zwei Jahre jüngeren Lokalhelden auf der ersten Prüfung 9,5 Sekunden ein. Wie dünn die Luft war, zeigte sich nur eine Prüfung später: Kremer erlaubte sich einen Dreher und verpasste einen Abzweig, schon übernahm Loix die Führung. Doch der Deutsche konterte, markierte drei Bestzeiten in Folge und zog wieder vorbei. Der fest eingeplante Heimsieg von Loix wackelte. Also rauf aufs Gas. Doch ein kleiner Ausrutscher, ein Plattfuß und ein gebrochener hinterer Stoßdämpfer in WP 6 summierten sich zu einem zweieinhalbminütigen Rückstand auf Kremer.

Der Rest hatte dem von Kremer und Loix angeschlagenen Tempo nichts entgegenzusetzen. Während der Belgier die folgenden zweieinhalb Tage und zwölf Prüfungen dominierte, verwaltete Kremer seinen Vorsprung. Dieser schrumpfte bis zum Ziel auf 21,1 Sekunden zusammen, mehr aber auch nicht. Kremer siegte vor Loix, Oliver Burri (Hyundai) wurde mit knapp zehn Minuten Rückstand Dritter. ■

HONZA FRONEK

War auch von Ypern-Intimus Loix nicht zu halten: Kremer im Skoda

WM-Debütant Jos Verstappen

„Habe Lust auf mehr“

Trotz eines Ausrutschers genoss Jos Verstappen, Ex-Formel-1-Pilot und Vater von F1-Weltmeister Max Verstappen, sein WM-Debüt in vollen Zügen und will zurückkehren.

Verflixte 13! Just als sich Jos Verstappen im Citroën C3 mit beachtlichen Zeiten auf Gesamtrang 20 nach vorne gearbeitet und so erfahrene Rally2-Piloten wie Marco Bulacia, Oliver Burri oder Lokalheld Davy Vanneste hinter sich gelassen hatte, rutschte er ins Aus.

„Die Ecke war noch schmutziger, als ich es erwartet hatte. Aber das gehört dazu“, nimmt es der 50-jährige Niederländer nach 107 Grand-Prix-Starts und vier regionalen Rallyes gelassen. Immerhin blieb das Auto so gut wie unbeschädigt. Nach dem Restart enterte Verstappen die Zielrampe unter dem frenetischen Jubel der zahlreich aus dem Nachbarland angereisten Fans auf Platz 60.

Wichtiger für den Rundstreckenkämpfer: „Rallyefahren ist zwar extrem anspruchsvoll, macht aber Riesenspaß. Auch wenn mich Max für verrückt hält: Ich habe Lust auf mehr. Sollte mein Citroën-Team im nächsten Jahr für einige WRC2-Läufe einen zweiten Fahrer brauchen, stünde ich bereit.“ ■ RK



KUHN

Hat Blut geleckt: Ex-Formel-1-Mann Jos Verstappen

AUS DEM SERVICEPARK

HÄRTEFÄLLE
Beim Abschlusstest flogen die WRC2-Piloten Grégoire Munster und Marco Bulacia mehr oder wenig heftig ab. Während der Belgier im Hyundai seines Marken- und Teamkollegen Frederic Rosati starten musste, hielt sich der Schaden an Bulacias Skoda in Grenzen. Körperlich erwischte es den Bolivianer härter: Während Munster beim Schalten das rechte Handgelenk wehtat, kämpfte Bulacia bei nahezu jedem Bremsvorgang mit heftigen Schmerzen im Brustkorb und dachte ans Aufhören.

FUNDGRUBE
Nie waren sich die Vergangenheit und die Gegenwart näher als im weit zerstreuten Servicepark der Rallye Belgien. So arbeiteten hinter den historischen Tuchhallen am Marktplatz in Ypern die Mechaniker der WRC2-Teams in direkter Nachbarschaft mit Archäologen, die bei gleichzeitigen Ausgrabungen diverse Skelette freilegten.

HEIMSPIEL
Vom Elternhaus des französischen M-Sport-Piloten Adrien Fourmaux sind es exakt 42 Kilometer zum Servicepark in Ypern. Die WP 2 führte gar nur 18 Kilometer an seinem Heimatort vorbei. Kaum länger dauerte die Anreise von Heimschläfer Stéphane Lefebvre, der von seinem Elternhaus bei Lille knapp 30 Minuten nach Ypern braucht.

RADLAND
Noch bekannter als bei den Rallye-Fans ist die für die Powerstage genutzte Asphaltpiste am gerade einmal 159 Meter hohen Kemmelberg bei den Radsportlern. Neben der traditionsreichen Rundfahrt Paris-Roubaix war die Strecke auch schon mehrmals Teil der Tour de France.

ZUKUNFTSVISION
Toyota brachte einen mit Wasserstoff betriebenen GR Yaris nach Ypern. Neben dem viermaligen Weltmeister Juha Kankkunen griff am Samstag und Sonntag Toyota-Konzernchef Akio Toyoda höchstpersönlich ins Lenkrad des flotten Technologieträgers und enterte unter anderem die finale Powerstage. ■ RK

Heimspiel



Marijan Griebel spielte seinen Heimvorteil optimal aus

DÖRRENBÄCHER

Quasi vor der eigenen Haustür feiert Marijan Griebel seinen dritten Sieg in Folge und ist auf Kurs zur erfolgreichen Titelverteidigung in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM). Die Saarland-Pfalz-Rallye war für ihn vor allem ein Geduldsspiel.

Von: **Michael Heimrich**

Den Druck, als haushoher Favorit ins Heimspiel zu starten, konnte Marijan Griebel (Citroën) trotz seiner ganzen Erfahrung dennoch nicht abschütteln. „In den letzten beiden Nächten habe ich wirklich schlecht geschlafen", gab der 33-Jährige kurz vor dem Start der Saarland-Pfalz-Rallye zu.

Um das eigene Gemüt etwas zu beruhigen, setzte Griebel zunächst auf eine kontrollierte Attacke, packte zur Sicherheit zwei Ersatzreifen ein und überließ die Bestzeitenjagd der Konkurrenz. Die Rallyegötter sollten es an diesem Wochenende gut mit Griebel meinen, denn obwohl er nicht eine einzige Wertungsprüfung am Freitag für sich entscheiden konnte, lag er nach dem ersten Tag in Führung – mit dem Hauch von 1,3 Sekunden.

Der Regen am Samstagmorgen trug nicht unbedingt zur Beruhigung der Griebelschen Magengegend bei. Doch die Reifenwahl, eine Mischung aus weichen und mittelharten Slicks, erwies sich bei diesen kniffligen Bedingungen als richtig, auch wenn die Konkurrenz auf der Schleife im Lebacher Land deutlich näher kam.

Tempozuwachs im Finale

Selbst als es Julius Tannert (Volkswagen) gelang, nach der siebten Wertungsprüfung (WP) die Spitze zu erobern, blieb Griebel äußerlich gelassen und hatte sofort die passende Antwort parat. Schnell legte er gleich zwei Kohlen nach und bestimmte von nun an deutlich das Tempo. Sieben Bestzeiten in Folge sprachen eine deutliche Sprache, und mit 20 Sekunden Vorsprung feierte Griebel zusammen mit Co Tobias Braun einen ungefährdeten Heimerfolg. „Unser Plan ist voll aufgegangen", freute sich der amtierende Meister, der nach drei Siegen in Folge nur noch fünf Punkte hinter dem weiterhin führenden Philip Geipel (Škoda) liegt. Tannert, der wie Geipel drei WPs für sich entscheiden konnte, konnte mit der Niederlage leben. „Bei der Rallye geht es eben um Streckenkenntnisse, und wer noch ein bisschen besser weiß, wo es genau langgeht, findet hier und da auch mal eine halbe Sekunde", meinte der Sachse. Geipel ergänzte: „Die aktuelle Leistungsdichte ist irre und verzeiht keine Fehler."

Enttäuschung herrschte dagegen bei Dominik Dinkel (Ford), der den hochsommerlichen Temperaturen Tribut zollen musste. Zwei Fahrfehler sorgten dafür, dass er dieses Mal nicht in dem Kampf um den Sieg eingreifen konnte und am Ende undankbarer Vierter wurde.

Schnellster Fronttriebler

In der DRM2 ging es wie gewohnt spannend zur Sache. Dieses Mal war es René Noller (Opel), der nach einer fulminanten Aufholjagd den Pokal mit nach Hause nehmen durfte. Dauerbrenner Martin Christ (Opel) kämpfte im Finale mit stumpfen Waffen und musste sich nach einem Kupplungsschaden um 2,3 Sekunden geschlagen geben.

Während an der Spitze alles auf ein hochspannendes Saisonfinale hinausläuft, kann sich Andreas Dahms (Porsche 911 Carrera) bereits vorzeitig als DRM Classic Champion feiern lassen. Ohne einen direkten Gegner holte er im Saarland die nötigen Punkte, um die Meisterschaft zu seinen Gunsten zu entscheiden. ■

ADAC SAARLAND-PFALZ RALLYE (19.–20. AUGUST)

5. von 7 Läufen zur Rallye-DM, 14 Wertungsprüfungen über 142,18 km

1.	Griebel/Braun	Citroën C3 Rally2	1:22.55,4 h
2.	Tannert/Christian	Volkswagen Polo GTI R5	+20.0 s
3.	Geipel/Becker-Brugger	Škoda Fabia Rally2 evo	+43.5 s
4.	Dinkel/Winklhofer	Ford Fiesta Rally2	+59.0 s
5.	Satorius/Ostlender	Ford Fiesta Rally2	+1.49,3min
6.	Rostek/Wenzel	Škoda Fabia R5	+4.32,7 min
7.	Berlandy/Schaaf	Peugeot 208 T16	+5.15,8 min
8.	Bliss/Schneeweiß	Škoda Fabia R5	+6.06,5 min
9.	Wevers/Krieger	Volkswagen Polo GTI R5	+6.23,8 min
10.	Schwarz/Zenz	Ford Fiesta Rally3	+6.51,3 min

Bestzeiten: Griebel 7, Geipel 3, Tannert 3, Dinkel 1



DÖRRENBÄCHER

Uwe Gropp legte seinen Peugeot 208 T16 auf die Seite

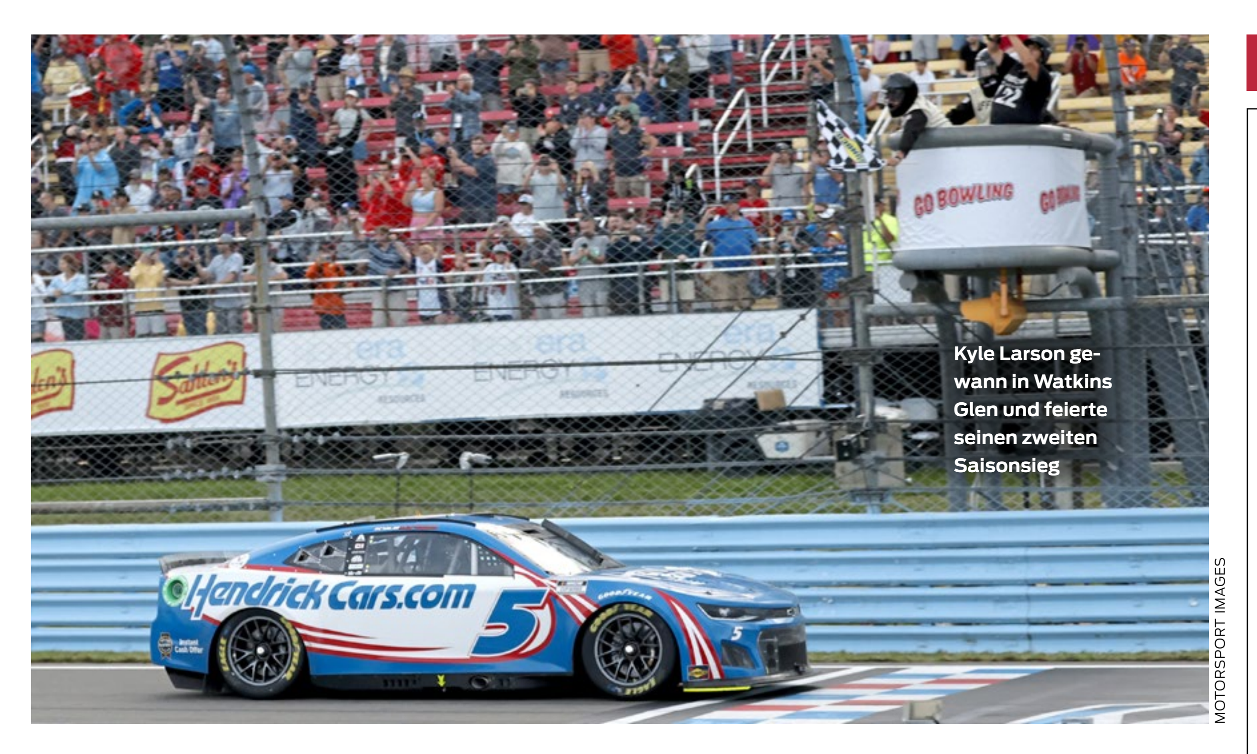


DÖRRENBÄCHER

Youngster Fabio Schwarz sprang in die Top 10

DRM STAND NACH LAUF 5

1.	Philip Geipel	136
2.	Marijan Griebel	131
3.	Julius Tannert	130
4.	Dominik Dinkel	109
5.	Dennis Rostek	67
6.	Björn Satorius	57
7.	Christian Riedemann	46
8.	Georg Berlandy	35
9.	Oliver Bliss	31
10.	Michael Sörensen	28



Kyle Larson gewann in Watkins Glen und feierte seinen zweiten Saisonsieg

MOTORSPORT IMAGES

Larson jubelt

Kyle Larson wiederholte seinen Vorjahressieg in Watkins Glen. Kurz vor Rennende setzte er das entscheidende Manöver. Die Gaststarter Kimi Räikkönen und Mike Rockenfeller schlugen sich bei ihrem NASCAR-Debüt gut.

Von: **Joel Lischka**

Eine Gewitterwarnung und ein starker Regenschauer verzögerten den Rennstart in Watkins Glen um zirka anderthalb Stunden. Im New Yorker Bundesstaat waren erstmals in der Geschichte der ersten Liga bei NASCAR sieben verschiedene Nationen am Start. Pole-Mann Chase Elliott (Hendrick-Chevrolet) musste die Führung in Runde 4 an Michael McDowell (Front-Row-Ford) abgeben.

Gut ins Rennen fanden dagegen die prominenten Gaststarter Kimi Räikkönen (Trackhouse-Chevrolet) und Mike Rockenfeller im Spire-Chevrolet. Der F1-Weltmeister von 2007 lag in der ersten Stage zwischenzeitlich unter den Top 10. Der erste deutsche NASCAR-Starter seit Klaus Graf 2004 blieb unauffälliger – aber fehlerlos – unter den schwierigen Wetterbedingungen. Chase Briscoe (Stewart-Haas-Ford) profitierte von seiner Entscheidung, früh auf Slicks zu setzen und gewann die erste Stage nach 20 Umläufen, in denen es keine Gelbphase gab.

Zum Start der zweiten Stage lag Todd Gilliand im Front-Row-Ford in Führung. Die Konkurrenz um Chase Briscoe war in der Stage-Caution zum Nachtanken und Reifenwechsel an die Box gekommen. Ein Problem mit der Hinterachse riss den Ford-Mann allerdings aus dem Kampf um den Sieg. Joey Logano (Penske-Ford) erbte Platz 1 und gab diesen bis zum Ende der zweiten Stage nicht mehr ab.

Larson kocht Elliott ab

In der letzten Stage schied Räikkönen nach wenigen Runden aus, als ihn Loris Hezemans anrempelte und in die Reifenstapel bugsierte. 19 Runden vor Schluss hatte sich Chase Elliott wieder an die Spitze gesetzt. Sein Teamkollege Kyle Larson folgte ihm, konnte jedoch zunächst keine Attacke setzen.

Als alles nach einem sicheren Sieg Elliotts aussah, sorgte zunächst Joey Hand zwölf Umläufe vor dem Ende für eine Gelbphase. Diesen Restart entschied Elliott noch für sich. Doch nur wenig später löste Hezemans die letzte Gelbphase des Rennens aus. Kyle Larson nutzte den Restart, um Elliott zu überholen. Damit wiederholte er seinen Vorjahressieg in Watkins Glen. Zweiter wurde A. J. Allmendinger vor Joey Logano. Chase Elliott verpasste zwar das Podium, fixierte aber bereits in der ersten Stage den Titel in der Regular Season. Mike Rockenfeller erreichte nach einem Dreher am Ende Platz 30. ■

NASCAR CUP SERIES

Watkins Glen/New York (USA)
25. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
6.	Michael McDowell (USA)	Ford
7.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	Chris Buescher (USA)	Ford
10.	Erik Jones (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 25 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	922 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	788
3.	Blaney (Ford)	779
4.	Logano (Ford)	767
5.	Chastain (Chevrolet)	761
6.	Truex Jr. (Toyota)	754
7.	Bell (Toyota)	733
8.	Harvick (Ford)	690
9.	Kyle Busch (Toyota)	679
10.	Byron (Chevrolet)	644

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: LARSON STAUBT DEN SIEG AB

Nachdem William Byron (Chevrolet) sich die Pole in Watkins Glen gesichert hatte, gab er auch über weite Strecken des Rennens den Ton an. Aber auch Ty Gibbs (Toyota) meldete mit den zweitmeisten Führungsrunden Siegambitionen an. Nach einem Restart fünf Runden vor Schluss knallte es dann zwischen den beiden bestimmenden Fahrern des Samstags. Kyle Larson (Chevrolet) war der lachende Dritte, fuhr vorbei und holte den Sieg. „Ich hatte Glück", gab der Sieger zu Protokoll. Bei seinem letzten Gastauftritt in der zweiten Liga auf der Road America unterlag er noch knapp dem Toyota von Gibbs. A. J. Allmendinger (Chevrolet) holte in Watkins Glen P2 und ist damit weiter auf Kurs zum Titel der Regular Season.

FAHRERMARKT: ERSTER AUFSTEIGER SCHON FIX

Zwar läuft im Cup noch die Regular Season, das Rennen um die Cockpits hat aber schon begonnen. Die erste wichtige Neubesetzung: Noah Gragson steigt aus der zweiten Liga auf und ersetzt Ty Dillon im Petty-GMS-Chevrolet mit der Nummer 42. Dieser Wechsel ist insofern erstaunlich, dass Gragson aktuell für JR Motorsports fährt und das Team von Dale Earnhardt Jr. mittelfristig ohnehin einen Aufstieg in den Cup anpeilt.

„PROJECT 91" ÖFFNET TÜREN FÜR FAHRER

Kimi Räikkönen hatte Spaß bei seinem Gaststart in Watkins Glen. Das vom Trackhouse-Racing-Team initiierte „Project 91" soll in Zukunft weiterhin ausländischen Piloten die Option geben, Rennen in der NASCAR zu bestreiten. Als einer der Fahrer für das Projekt wird der viermalige Indy-500-Sieger Hélio Castroneves gehandelt. Ob Räikkönen selbst an weiteren Rennen teilnehmen wird, ließ der ehemalige Formel-1-Fahrer offen.

auto motor sport EDITION

50 JAHRE

BMW M

50 JAHRE EMOTIONEN
50 JAHRE LEIDENSCHAFT
50 JAHRE BMW M



Ein Buchstabe, eine klare Botschaft: M – mehr Fahrspaß, mehr Leistung, mehr Motorsport. BMW M steht für 50 Jahre faszinierende Fahrzeuge. Und ob die nicht nur Emotionen befeuern, sondern auch Versprechen halten, das schauen wir uns genauer an. Von den hemdsärmeligen Anfängen in den 70ern bis heute – alles in dieser *EDITION*. Jetzt im Handel.



Martin Andersen und Szymon Ladniak feierten zwei Engstler-Doppelsiege

Die Vorentscheidung

ADAC

Martin Andersen (Honda) holte sich auch am Lausitzring einen Doppelsieg. Weil Titelrivalin Jessica Bäckman (Hyundai) ein rabenschwarzes Wochenende erlebte, ist der Däne damit in der Meisterschaft schon so gut wie durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit 29 Punkten Vorsprung war Andersen in die Lausitz gereist. Und weil er und Bäckman einen sehr ähnlichen Speed fahren, war klar, dass die Verkürzung des Abstands ohnehin ein schwieriges Unterfangen werden würde.

Das zeigte sich bereits in den beiden Qualifyings. Im noch trockenen ersten Quali am Freitagabend hatte Andersen im Kampf um die Pole-Position um nur 42 Tausendstelsekunden die Nase vorne, im nassen zweiten Quali am Samstagmorgen lag kaum mehr als eine Zehntel zwischen Pole-Sitterin Bäckman und dem Zweitplatzierten Andersen.

Nach den Zeittrainings hatte sich am Abstand zwischen den Duellanten demnach nichts getan. Doch das ebenfalls unter nassen Bedingungen stattfindende Samstagsrennen ließ das Pendel in Sachen Titelentscheidung doch deutlich ausschlagen. Bäckman kam beim Start erst nicht richtig weg, dann schaltete das Getriebe direkt vom ersten in den dritten Gang. So ging es vom zweiten Platz auf P6 zurück.

Noch dicker kam es in Runde 3, als Bäckman ihren Veloster des ROJA-Teams im Kiesbett versenkt hatte. In der langen Kurve 7 hakte sie sich innen am Kerb ein, das Heck schlug herum, und so ging es in die Rabatten. „Die Reifen waren noch nicht richtig auf Temperatur, und es war extrem rutschig. Trotzdem war es mein Fehler. Den Quersteher hätte ich abfangen können", gestand die schnelle Schwedin.

Andersen so gut wie durch

Weil die Kupplung auch noch auf stur schaltete, zog sich die Bergung aus dem Kies lange hin, sodass letztlich nur noch rund 15 Minuten Rennzeit blieben.

> „Ein unglaublicher Tag für das Team und mich. Meinen Vorsprung so weit ausbauen zu können, ist mega und gibt mir Sicherheit."
>
> Martin Andersen

In diesen setzte sich Andersen, der in Runde 2 die Führung von Engstler-Teamkollege Szymon Ladniak übernommen hatte, ab und holte den dritten Sieg in Folge. „Ein unglaublicher Tag für das Team und mich. Meinen Vorsprung so weit ausbauen zu können, ist mega und gibt mir viel Sicherheit", freute sich Andersen.

Der Vorsprung wuchs entsprechend auf 54 Punkte an. Und am (trockenen) Sonntag sollten noch 17 weitere dazukommen. Wieder kam Bäckman am Start nicht perfekt weg und fiel von der Pole bis auf P4 zurück. Danach folgte ein statisches Rennen. Erst etwa ab der zehnten Runde ging es rund, als bei Bäckman endlich die Reifen ins angepeilte Fenster kamen. So war der Kampf um die Podestplätze hinter dem bereits etwas enteilten Andersen eröffnet.

Gleichzeitig brachen bei Ladniak wie schon oft gesehen die Reifen ein, und so balgten sich der Pole, Bäckman sowie Jonas Karklys (Hyundai) um die Positionen. Dadurch kam auch Robin Jahr im zweiten ROJA-Veloster ran – und touchierte dabei in der vorletzten Runde ausgerechnet „seine" Fahrerin. Die drehte sich raus und kam letztlich nur auf P8 ins Ziel, Jahr fiel mit einem Aufhängungsschaden direkt aus. Andersen kann nun schon am Sachsenring den Sack zumachen. ■

LAUSITZRING, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Andersen/Honda	16 Runden
2.	Ladniak/Honda	+ 6,513 s
3.	Kircher/Hyundai	+ 8,171 s
4.	Karklys/Hyundai	+ 8,829 s
5.	Radermecker/Holden	+ 10,732 s
6.	Jahr/Hyundai	+ 12,821 s
7.	Hertner/Honda	+ 15,911 s
8.	Sing/Hyundai	+ 21,705 s
9.	Gruhn/Audi	+ 40,569 s
10.	Maurer/Holden	+ 1.19,499 min

LAUSITZRING, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Andersen/Honda	21 Runden
2.	Ladniak/Honda	+ 6,855 s
3.	Karklys/Hyundai	+ 8,621 s
4.	Kircher/Hyundai	+ 12,569 s
5.	Radermecker/Holden	+ 13,059 s
6.	Hertner/Honda	+ 29,972 s
7.	Gruhn/Audi	+ 32,184 s
8.	Bäckman/Hyundai	+ 32,662 s
9.	Sing/Hyundai	+ 38,648 s
10.	Maurer/Holden	- 1 Rd.

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Martin Andersen (DK)	302
2.	Jessica Bäckman (S)	231
3.	Szymon Ladniak (PL)	214
4.	Jonas Karklys (LT)	178
5.	René Kircher (D)	149
6.	Robin Jahr (D)	117
7.	Roland Hertner (D)	98
8.	Vincent Radermecker (B)	97
9.	Max F. Gruhn (D)	84
10.	Patrick Sing (D)	81


Van Gisbergen (#97) gewann in Sandown zwei Rennen, Will Davison (#17) eins

SUPERCARS

Supercars

Wieder Gisbergen-Double

Im Vorfeld der Rennen in Sandown wurden die Weichen für die Zukunft des DJR-Teams gestellt. Ihr Fahrer Will Davison (Ford) gewann auch einen Lauf, ehe wieder Shane van Gisbergen (Holden) zuschlug.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Samstag gab es keinen Zweifel, wer der Herr im Hause ist. Will Davison holte sich von der Pole-Position seinen zweiten Saisonsieg. Für das Team Dick Johnson Racing (DJR) war es ohnehin eine bewegende Woche. Zuerst gab man in Form der Ralph-Familie einen neuen Mehrheits-Eigner ab dem kommenden Jahr bekannt. Diese ist auch schon in anderen Sportarten in Australien involviert. Dann verkündete man, dass die beiden Fahrer Will Davison und Anton de Pasquale eine Vertragsverlängerung bekommen. Mit dem Sieg für Davison und P3 für De Pasquale zeigten die Kutscher am Samstag, dass man wohl auf die richtigen Pferde setzt.

Im DJR-Sandwich beendete Shane van Gisbergen den Samstagslauf. Gegen Davison hatte er keine Chance, und gegen De Pasquale konnte er sich am Ende nur knapp durchsetzen.

Jetzt 500 Punkte vorn

Am Sonntag fuhr der Neuseeländer dann aber doch wieder in einer eigenen Klasse, wobei er auch vom Pech Davisons profitierte. Der kam nämlich im ersten Qualifying wegen eines Elektronik-Problems nicht in die Top 10, dafür schnappte er sich anschließend die Pole für den zweiten Sonntags-Lauf.

Van Gisbergen münzte seine Pole in einen nie gefährdeten Rennsieg um, während die Markenkollegen Chaz Mostert und Will Brown das Podest komplettierten. Davison musste sogar noch zu einer Strafe antreten, weil sein Auto beim Stopp zu früh von den Wagenhebern fiel: P15.

Das finale Sandown-Rennen sah bereits in der zweiten Runde den Führungswechsel: Van Gisbergen ging an Davison vorbei und fuhr anschließend zu seinem 16. Saisonerfolg im 26. Rennen. Entsprechend deutlich sieht es in der Tabelle aus. Nun trennen ihn bereits 500 Punkte vom ersten Verfolger Cameron Waters (Ford). ■

DTM

Rast verlässt Audi

Die Sommerpause der DTM endet mit einem Paukenschlag: Der dreifache Champion René Rast verlässt Audi nach über elf gemeinsamen Jahren – und wechselt zu BMW.

Dieser gemeinsame Weg kann sich sehen lassen. U.a.: Titel in der DTM und im ADAC GT Masters, Teil des LMP1-Projekts, Gesamtsiege bei den 24h von Spa und am Nürburgring, Klassensiege in Daytona – die Liste der Erfolge ist schier endlos. Doch nach dem DTM-Finale in Hockenheim trennen sich die Wege von René Rast und Audi.

„Diese Entscheidung ist mir alles andere als leichtgefallen. Audi war in den letzten Jahren mein Leben“, sagte Rast in einer Art Abschiedsvideo. Die Ziele sind klar: 2022 möglichst noch den vierten DTM-Titel eintüten – und dann ab zu BMW. Dort trifft er mit Andreas Roos und dem WRT-Team auf alte Audi-Bekannte und wird beinahe sicher als einer der Fahrer fürs gemeinsame Prototypen-Projekt gehandelt. ■ MBR



AUDI/KUNKEL

Nach über elf Jahren ist bei Audi Schluss: René Rast wechselt die Marke

STCC/TCR Skandinavien

Dahlgren auf Kurs

Die Rennen in Karlskoga waren von Abwechslung geprägt: In drei Läufen gab es auch drei Sieger. Robert Dahlgren (Cupra) baut die Tabellenführung aus.

Im ersten Durchgang beendete Lestrup-Audi-Fahrer Oliver Söderström seine seit 2020 anhaltende Sieglos-Serie und fuhr zum lang ersehnten Triumph. Im zweiten Lauf jubelte dann Mattias Andersson (MA:GP, Lynk & Co), nachdem Söderström bereits in der ersten Kurve von einem Gegner abgeräumt wurde.

Im dritten und letzten Rennen des Wochenendes gewann dann Robert Dahlgren. Der PWR-Cupra-Pilot hatte nach einer Strafe im zweiten Lauf (Frühstart) die Reversed-Pole geerbt und fuhr daraufhin im dritten Lauf zu einem Start-Ziel-Erfolg. Zwei Events vor Saisonende liegt er 48 Punkte vorn, dahinter sind mit Andersson, Söderström, Tobias Brink (Audi) und Andreas Bäckman (ebenfalls Audi) aktuell vier Fahrer nur durch drei Punkte voneinander getrennt. ■ MBR



AUDI/HELGESSON

Podium in Rennen 1: Dahlgren, Sieger Söderström, Bäckman (v.l.)

Porsche Supercup

Noch viele Anwärter im Rennen

Am Wochenende kehrt in Spa der wichtigste Markenpokal der Welt aus der Sommerpause zurück. Drei Rennen vor Schluss gibt es noch fünf Titelanwärter.

Von: **Michael Bräutigam**



PORSCHE

Zwei Saisonsiege und geteilte Tabellenführung: Dylan Pereira könnte endlich den ersehnten Titel schaffen

Nach dem Auftaktsieg in Imola ist Dylan Pereira (BWT Lechner Racing) noch immer der Tabellenführer – oder besser gesagt: Er ist es wieder. Denn beim zweiten Event in Monaco schnappte sich Titelverteidiger Larry ten Voorde (Team GP Elite) mit einem Sieg die Führung und baute sie mit P2 in Silverstone weiter aus.

Sieger in Großbritannien wurde derweil Laurin Heinrich (SSR Huber Racing), womit auch er seine Titelambitionen anmeldete. Nach P4 in Silverstone – wie zuvor in Monaco – kehrte eine Woche später Pereira auf die Siegerstraße zurück. Mit einer dominanten Vorstellung in Spielberg sicherte sich der Luxemburger bereits seinen zweiten Saisonsieg. Zum großen Pechvogel avancierte Ten Voorde, der auf P2 liegend von Marvin Klein (CLRT) torpediert wurde. Der hatte eigentlich Heinrich im Kampf um P3 angegriffen, verschätzte sich aber und räumte den davor fahrenden Niederländer ab: Der erste Nuller für Ten Voorde. Heinrich sah das Unheil kommen, ließ den Franzosen vorbeischießen und holte P2.

In Le Castellet stand dann das letzte Rennen vor der Sommerpause an, und im fünften Saisonlauf gab es mit Bastian Buus (BWT Lechner Racing) bereits den vierten verschiedenen Sieger. Hinter dem dänischen Rookie machte der Brite Harry King mit P2 den Lechner-Doppelsieg perfekt. Mit Heinrich auf P4 und Pereira auf P5 liegen diese beiden ex aequo an der Tabellenspitze.

Pereira hat mit zwei zu eins Siegen den Vorteil aktuell für sich. Aber neben den beiden mit je 90 Zählern punktgleichen Leadern haben mit Ten Voorde (P3 in Le Castellet, 82 Punkte), King (80 Punkte) und Buus (73 Punkte) gleich drei weitere Fahrer Chancen auf die Fahrermeisterschaft. In der Teamwertung hat Lechner mit seinen drei Top-Fahrern dagegen klar die Nase vorn. ■

Porsche Carrera Cup Deutschland

Heinrich bleibt auf Titelkurs

Im Supercup fährt er um den Titel, im nationalen Carrera Cup ist Laurin Heinrich (SSR Huber Racing) seit Saisonbeginn sogar der große Gejagte.

Von: **Michael Bräutigam**



PORSCHE

Ten Voorde, Pereira und Tabellenführer Heinrich (v.l.) kämpfen um den Titel

Nach dem Doppelsieg beim Auftakt in Spa war Heinrich auch im weiteren Saisonverlauf nahezu fehlerfrei unterwegs. In Imola musste er sich mit einem vierten Platz am Sonntag zufriedengeben, ansonsten stand er bei den ersten vier Events immer auf dem Podest.

Den ersten Dämpfer im ersten Nürburgring-Rennen hatte der Porsche-Junior sich selbst zuzuschreiben: Bei einem Angriff drehte er sich selbst weg und fiel weit zurück. Mit einer Aufholjagd bis auf P10 betrieb er aber noch Schadensbegrenzung. Mit P2 im Sonntagslauf in der Eifel baute er dann auch wieder den Punktevorsprung vor Larry ten Voorde (Team GP Elite) aus.

Der zweite Lauf am Nürburgring war gleichzeitig der Startpunkt einer Siegesserie für Dylan Pereira (Iron Force Racing by Phoenix). Er gewann nämlich am vergangenen Wochenende auch beide Rennen am Lausitzring.

Im Regenrennen am Samstag ging es dabei drunter und drüber. Sowohl Pereira als auch Ten Voorde und Heinrich erwischten im nassen Qualifying nicht die optimalen Runden und mussten sich erst vorkämpfen. Am Ende machte man den Sieg aber untereinander aus. Kurz vor Schluss führte Heinrich, dahinter duellierten sich die anderen beiden, wobei Ten Voorde den Heinrich-Porsche touchierte und ihn umdrehte.

Heinrich kam auf P10 ins Ziel – eine Strafe für Ten Voorde sorgte aber dafür, dass er die Tabellenführung (mit dann P9) weiter ausbaute. Am Sonntag war es trocken, Pereira gewann erneut, vor Ten Voorde und Heinrich. Zwei Events vor Schluss sieht die Tabelle damit so aus: Heinrich führt weiterhin recht klar mit 218 Punkten, dahinter Ten Voorde (192) und Pereira (190). ■

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

76-tlg.

30 € TankBON-Gutschein

Bezahlen Sie einfach mit dem TankBON.
- Mit diesem Tankgutschein tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partnertankstellen in ganz Deutschland

Ohne Zuzahlung

1340

BLACK&DECKER Autowerkzeug

- 76-teiliges Schraubwerkzeugset
- mit gängigen Handwerkzeugen
- Schrauber-Bit und Stecknüssen
- mit handlichem Rollpack

Zuzahlung: 1,– €*

1467

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.





Gegen die Macht

Ducati dominierte auf dem umgebauten Red Bull Ring wie noch nie, und Francesco Bagnaia holte seinen dritten Sieg in Folge. Doch Weltmeister Fabio Quartararo erkämpfte sich mit der leistungsmäßig unterlegenen Yamaha einen nie für möglich gehaltenen zweiten Platz.

Von: **Imre Paulovits**

Die rote Werks-Ducati mit der Startnummer 63 wälzte sich wie ein unaufhaltsames Bollwerk über die Berg- und Talbahn von Spielberg. Francesco Bagnaia war seinen Markenkollegen davongezogen, doch sein Vorsprung begann plötzlich dahinzuschmelzen. Von hinten rückte die schwarz-blaue Werks-Yamaha von Fabio Quartararo heran. Was dem Franzosen an Beschleunigungsvermögen fehlte, machte er mit den aberwitzigsten Aktionen wett. Er konnte die Ducatis von Jorge Martín und Jack Miller überholen, und es wurde immer klarer, dass er zum Schluss die meisten Reserven hat. Schließlich konnte sich Bagnaia mit einer halben Sekunde Vorsprung ins Ziel retten und so seinen dritten Sieg in Folge feiern. Das hatte von den Ducati-Piloten zuletzt Casey Stoner 2008 in Donington, Assen und auf dem Sachsenring geschafft, und Valentino Rossi war in der MotoGP-Ära bislang der einzige Italiener, der in der Königsklasse drei Siege in Folge hatte. Die Aufholjagd, die Bagnaia letztes Jahr veranstaltet hat, ist wieder voll im Gang, aber Weltmeister Fabio Quartararo ist in einer fahrerischen Form, gegen die es nicht einfach sein wird.

Neu lernen

Nach den letzten Hitzerennen warteten in Spielberg richtig angenehme Temperaturen auf die Fahrer, wenn es auch jeden Moment losregnen konnte. Das erste Training begann auch nass, doch von da an fielen immer nur vereinzelte Tropfen, wenn die MotoGP-Piloten fuhren. Michelin hatte den Reifen mit der gleichen harten Karkasse mitgebracht wie in Mandalika, Brembo rüstete mit neuen 355-mm-Bremsscheiben gegen die gewaltige Hitze, die die Bremszonen auf dem österreichischen Kurs generieren. Doch es waren nicht nur die kühleren Temperaturen, die diesmal nicht alles so an ihre Grenzen brachten wie in den Vorjahren. Anstelle des Vollgas-Linksknicks zwischen Turn 1 und Turn 3 wurde nach den Beinahe-Katastrophen der letzten Jahre eine neue Schikane errichtet. Dies bedeutet zwar eine Bremszone mehr, aber die Geschwindigkeiten, aus denen dort und nun auch vor Turn 3 verzögert werden muss, bringen lange nicht so viel Wärmeenergie auf wie zuvor. Doch die neue Schikane hatte auch so ihre Tücken, die Fahrer und Techniker erst einmal lernen mussten. „Die Simulation hat ergeben, dass ich sie im zweiten Gang fahren sollte“, meinte Jack Miller. „Nur vergesse ich das jedes Mal, wenn ich dort ankomme. Ich weiß nicht, wie ich sie anders als im ersten nehmen sollte.“ Der harte Hinterreifen kam wegen der niedrigen Temperaturen nicht zum Einsatz. Michelin musste aber feststellen, dass der mittlere Vorderreifen den Fahrern Probleme mit einklappenden Vorderrädern macht. Daher rechnete Rennleiter Piero Taramasso damit, dass nur der weiche und der harte für das Rennen gewählt würden. Dann fanden Álex Rins, Stefan Bradl und Darryn Binder doch eine Abstimmung dafür.

> „Jede Runde war für mich wie Qualifying. Es war aber faszinierend, die Stärken der Ducati auf der Strecke zu sehen, wo sie am stärksten ist.“
>
> Fabio Quartararo



Am Ende wurde es richtig knapp: Quartararo (#20) holte Bagnaia (#63) fast ein

MOTOGP



MOTOGP

Zu Beginn lagen mit Bagnaia, Bastianini, Miller und Martín vier Ducatis vorne



MOTOGP

Bagnaia: Dritter Sieg in Folge



MOTOGP

Die Grenzen des Möglichen: Fabio Quartararo quetschte die Yamaha restlos aus und konnte so nach vorn fahren

Fabio Quartararo sollte es auf dieser Power-Strecke schwer haben. Doch dann baute der Weltmeister wieder eine erstaunliche Pace auf. „Wir haben so kurz übersetzt, wie es nur möglich war“, verriet er nach dem Rennen. „So konnte ich zumindest aus den langsamen Ecken heraus mit den Ducatis einigermaßen mithalten, aber in den Gängen vier, fünf und sechs zogen sie mir hoffnungslos davon.“ Aleix Espargaró hatte mit seiner vor zwei Wochen gerissenen rechten Ferse weniger Probleme als damit, dass sich die Aprilia im aufrechten Zustand nicht vernünftig abbremsen ließ. „Wir haben alle erdenklichen Geometrien durchprobiert, einen wirklichen Kompromiss aber nicht gefunden“, musste er zugeben.

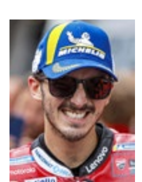
Tücken der Technik

Dafür hatten die Ducatis so viel Leistung, dass Jack Miller mit nur fünf Gängen auskam. Dass sie nicht die ersten fünf Plätze im Qualifying belegten, dafür sorgte nur eine Runde jenseits aller Vorstellungskraft, die Quartararo hinzauberte und die ihn in die zweite Startreihe hievte.

Im Rennen konnte Aleix Espargaró seine vordere Startvorrichtung nicht einrasten. Was sie bringt, konnte man gleich sehen, als der Tabellenzweite fast zwei Startreihen bis zur ersten Kurve verlor. Enea Bastianini, der sich einen erbitterten Kampf mit Jorge Martín lieferte, seinem vermeintlichen Gegner um den zweiten Platz im Ducati-Werksteam, musste an die Box, weil er sich die vordere Felge auf einem Curb verbog und der Reifen Luft verlor. Martín wollte unbedingt aufs Podest. Als er dafür Jack Miller am Ende der Zielgeraden ausgebremst hatte, rutschte ihm beim Einlenken das Vorderrad weg.

Umso erstaunlicher war die Leistung von Weltmeister Quartararo. „Jede Runde war für mich wie Qualifying“, gestand er. „Es war aber faszinierend, die Stärken der Ducati auf der Strecke zu sehen, wo sie am stärksten ist.“ Was er selbst aufgeführt hat, davon war das ganze Fahrerlager fasziniert. ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA



LIEF DIESER SIEG GANZ NACH PLAN?
Er hat mich mehr überrascht, als dass er geplant gewesen wäre, denn noch am Samstag war ich nicht konkurrenzfähig. Ich hatte in FP4 Probleme, wirklich schnell zu sein. Schließlich haben wir einen wirklich guten Job gemacht. Wir haben sicherheitshalber auf den weichen Vorderreifen gesetzt, das war aber nicht die beste Wahl, denn mir ist die Front ständig eingeklappt. Aber über das Ergebnis bin ich sehr glücklich, und wir versuchen weiter, Punkte gutzumachen. Es wird nicht leicht, denn Fabio Quartararo ist sehr stark. Aber wir werden es weiter versuchen.

WIE WICHTIG WAR ES, GLEICH WIEDER AN DIE SPITZE ZU GEHEN, ALS SIE JACK MILLER ÜBERHOLT HAT?
Ich hatte bereits unheimlich viel Bewegung in der Front gehabt, und ich war mir sicher, dass mein Reifendruck hochgeht, wenn ich hinter ihm bin. Als ich gesehen habe, wie leicht er mich überholt hat, war mir klar, dass es möglich ist, noch schneller zu fahren. So habe ich noch zugelegt und eine Lücke aufmachen können.

FÜHLEN SIE SICH NUN IN WM-FORM?
Ich bin in der bestmöglichen Form, denn ich habe noch nie drei Rennen hintereinander gewonnen. Wir haben die Zeit genutzt, mich zu verbessern. Mein Team, meine Freundin und die VR46-Academy haben zusammen daran gearbeitet, meine Fehler vom Beginn der Saison auszumerzen.

Wieder Binder-Kampf

Wenn für KTM-Werkspilot Brad Binder diesmal auch kein Sieg wie im Vorjahr heraussprang: Seine kämpferische Leistung am Sonntag war wieder beeindruckend.

Von: **Imre Paulovits**

Heimvorteil? Einen gewaltigen Heim-Druck hatten die KTM-Piloten vor den vollen Tribünen mit orange und rot-weiß-roten Anhängern. Und ja, ein gewisser Heimvorteil war auch dabei, konnte Dani Pedrosa doch die neue Schikane ausgiebig testen, da der Red Bull Ring eine der eingetragenen Teststrecken von KTM ist. Der zweifache 250er-Weltmeister schaute sich die KTM-Piloten auf der Strecke auch genau an und gab ihnen Tipps. Brad Binder hatte auch gleich Freude an der neuen Schikane. „Das Wochenende hat gar nicht schlecht angefangen. Wenn die Jungs noch Traktion für den zweiten und den dritten Sektor finden, dann werden wir gut dastehen."

Binder schaffte es auch gleich in die Q2, kam aber über einen zwölften Startplatz nicht hinaus.



POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33) vor Álex Rins: In den letzten Runden Vorderreifen hin

„Dass ich es gleich in die Q2 geschafft habe, war gut. Ich habe dort alles versucht, aber mehr als der zwölfte Platz war nicht drin. Jetzt muss ich sehen, dass ich einen guten Start habe und nach vorne komme." Sein Rennen war dann alles andere als langweilig. Er kämpfte mit Álex Rins und zum Schluss mit Aleix Espargaró und wurde Siebter. Während er die Suzuki im Ziel in Schach halten konnte, lief Espargaró einen Wimpernschlag vor ihm ein. „Ich bin gut vom Start weggekommen, habe dann aber vor der ersten Schikane zudrehen müssen, weil ich ins Gras gekommen bin. Da habe ich recht viel Zeit verloren. Ich habe dann versucht, so konstant wie möglich zu sein, aber fünf Runden vor Schluss bekam ich Probleme mit meinem Vorderreifen. Er begann zu vibrieren, und ich konnte nicht mehr angreifen."

Miguel Oliveira wurde vom 17. Startplatz aus Zwölfter. „Es war sicherlich nicht das Ergebnis, das ich erhofft hatte", gestand der Portugiese. „Mein Hinterreifen hat sich nicht angefühlt, wie ich es erwartet hatte, und er hat anders abgebaut, als womit ich gerechnet habe. Der zwölfte Platz beim Heim-GP sollte uns aber nicht davon abhalten, in Misano wieder Vollgas zu geben."

GASTKOMMENTAR

WIR HATTEN AUF DEM RED BULL RING in allen Rennklassen ein fantastisches Wochenende. In der Moto3 hatten wir einen Sieger, der sich nichts aus zwei Long-Lap-Penalties gemacht und das Rennen trotzdem gewonnen hat. Wir hatten ein überraschendes Moto2-Rennen, aber noch unterhaltsamer war für mich das Interview mit Somkiat Chantra im Parc fermé, wo er einfach auf Thailändisch losgeredet hat. Man hat kein Wort verstanden, aber gewusst, was er meint. Emotionen so loszulassen, finde ich einfach großartig. In der MotoGP hat wie erwartet eine Ducati gewonnen, aber dass Fabio Quartararo auf einer Strecke, wo kein Streckenabschnitt für die Yamaha geeignet ist, über die volle Distanz nicht mit dem Hauch eines Fehlers fährt, ein Überholmanöver ansetzt, das mehr als Gefühl und Können verlangt, das hat ihn für mich zum Mann des Rennens gemacht.



Gustl Auinger, dreifacher GP-Sieger

AUS DEM FAHRERLAGER

LEGENDE LUIGI TAVERI
Am Donnerstag wurde der vor vier Jahren im Alter von 88 Jahren verstorbene dreifache Weltmeister Luigi Taveri in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Seine Witwe Tilde und seine Tochter Blanca nahmen die Ehrung und die Plakette von Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta entgegen. Tilde verbrachte 66 Jahre ihres Lebens mit dem kleingewachsenen großen Mann des Schweizer Rennsports, seine Tochter ihre Kindheit an den Rennstrecken dieser Welt. Es war das erste Mal seit seinem Tod, dass sie wieder das Grand-Prix-Fahrerlager besuchten, und so kam es bei der Erinnerung an die aktiven Zeiten des dreifachen Weltmeisters und neunfachen Vizeweltmeisters zu sehr emotionalen Szenen. Auch die beiden Schweizer Weltmeister Tom Lüthi und Dominique Aegerter ließen es sich nicht nehmen, zur Ehrung ihres großen Vorbilds zu kommen.

STÜRMISCHE RÜCKKEHR
Am Donnerstagnachmittag fegte der schwerste Sturm seit 15 Jahren über die Steiermark. Gerade als dieser den Red Bull Ring erreichte, hielt Marc Márquez in der Honda-Hospitality seine erste Pressekonferenz seit seiner vierten Oberarm-Operation ab. Die Wassermassen prallten gegen das Dach der Mobilbehausung, die beiden Auflieger, auf denen die Konstruktion basiert, wackelten bedenklich, eine Wand auf der anderen Seite wurde gar herausgerissen. So wurde die Veranstaltung sicherheitshalber abgebrochen. Hinterher sah man überall die Spuren der Verwüstung, zahllose Bäume an den Hängen waren entwurzelt.

KOVÁCS

Domi Aegerter, Tilde Taveri, Carmelo Ezpeleta, Blanca Taveri, Tom Lüthi (v. l.)

MOTOGP-FAN ALONSO
Der zweifache Formel-1-Weltmeister Fernando Alonso ließ es sich nicht nehmen, bei der MotoGP auf dem Red Bull Ring vorbeizuschauen. Er traf sich in der Aprilia-Box mit seinem alten Bekannten Massimo Rivola, der zur Zeit von Alonso bei Ferrari dort Sporting Direktor war. Der aktuelle Alpine-Pilot war begeistert von der Fahrkunst der MotoGP-Piloten.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Red Bull Ring (A) – 21. August 2022 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 121,744 km über 28 Runden à 4,348 km. 25 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 24 Grad. Schnitt des Siegers: 172,8 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	28	42.14,886 min	311,6 km/h	1.30,027 min	S/M	25
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	28	+0,492 sec	309,0 km/h	1.29,891 min	H/M	20
3.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	28	+2,163 sec	313,0 km/h	1.30,055 min	S/M	16
4.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	28	+8,348 sec	314,4 km/h	1.30,082 min	H/M	13
5.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	28	+8,821 sec	315,7 km/h	1.29,985 min	S/M	11
6.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	28	+11,287 sec	310,3 km/h	1.29,914 min	H/S	10
7.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	28	+11,642 sec	314,4 km/h	1.30,330 min	H/M	9
8.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	28	+11,780 sec	310,3 km/h	1.30,116 min	M/M	8
9.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	28	+16,987 sec	315,7 km/h	1.30,302 min	H/S	7
10.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	28	+6,646 sec	313,0 km/h	1.29,854 min	S/S	6
11.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	28	+17,144 sec	311,6 km/h	1.30,434 min	S/M	5
12.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	28	+17,471 sec	310,3 km/h	1.30,446 min	H/M	4
13.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	28	+18,035 sec	311,6 km/h	1.30,102 min	H/S	3
14.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	28	+20,012 sec	310,3 km/h	1.30,686 min	H/M	2
15.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	28	+26,880 sec	307,6 km/h	1.30,825 min	H/M	1
16.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	28	+29,744 sec	309,0 km/h	1.30,969 min	H/S	-
17.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	28	+30,994 sec	307,6 km/h	1.30,988 min	M/S	-
18.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	28	+37,960 sec	307,6 km/h	1.31,061 min	H/M	-
19.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	28	+42,082 sec	310,3 km/h	1.31,424 min	H/S	-
20.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	28	+46,666 sec	303,7 km/h	1.30,984 min	H/M	-
	Nicht gewertet:							
	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+3 Runden	313,0 km/h	1.30,571 min	H/M	-
	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	12	+16 Runden	309,0 km/h	1.30,617 min	M/M	-
	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	9	+19 Runden	311,6 km/h	1.30,751 min	H/M	-
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	6	+22 Runden	313,0 km/h	1.30,318 min	S/S	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	0	+28 Runden	147,2 km/h	-	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bastianini	1.28,772 min
2.	Bagnaia	1.28,796 min
3.	Miller	1.28,881 min
4.	Martín	1.28,958 min
5.	Quartararo	1.29,003 min
6.	Zarco	1.29,046 min
7.	Viñales	1.29,135 min
8.	Mir	1.29,255 min
9.	A. Espargaró	1.29,255 min
10.	Di Giannantonio	1.29,336 min
11.	Rins	1.29,424 min
12.	B. Binder	1.29,536 min
13.	Marini	1.29,386 min
14.	Nakagami	1.29,390 min
15.	P. Espargaró	1.29,475 min
16.	Morbidelli	1.29,540 min
17.	Oliveira	1.29,613 min
18.	Bradl	1.29,809 min
19.	Dovizioso	1.30,085 min
20.	Bezzecchi	1.30,122 min
21.	D. Binder	1.30,328 min
22.	Gardner	1.30,397 min
23.	Fernández	1.30,475 min
24.	Savadori	1.30,487 min
25.	A. Márquez	1.33,653 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	200
2.	A. Espargaró	168
3.	Bagnaia	156
4.	Zarco	125
5.	Miller	123
6.	Bastianini	118
7.	Binder	107
8.	Rins	92
9.	Martín	87
10.	Oliveira	85

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	296
2.	Yamaha	200
3.	Aprilia	185
4.	KTM	140
5.	Suzuki	118
6.	Honda	90

WM-STAND TEAMS

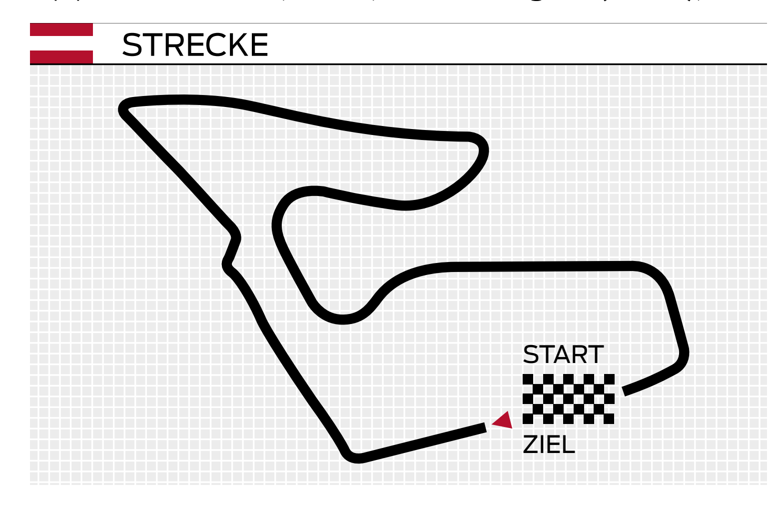
	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	279
2.	Aprilia Racing	253
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	226
4.	Pramac Racing	212
5.	Red Bull KTM Factory Racing	192
6.	Team Suzuki Ecstar	169
7.	Gresini Racing MotoGP	141
8.	Mooney VR46 Racing Team	137
9.	Repsol Honda Team	102
10.	LCR Honda Castrol	74

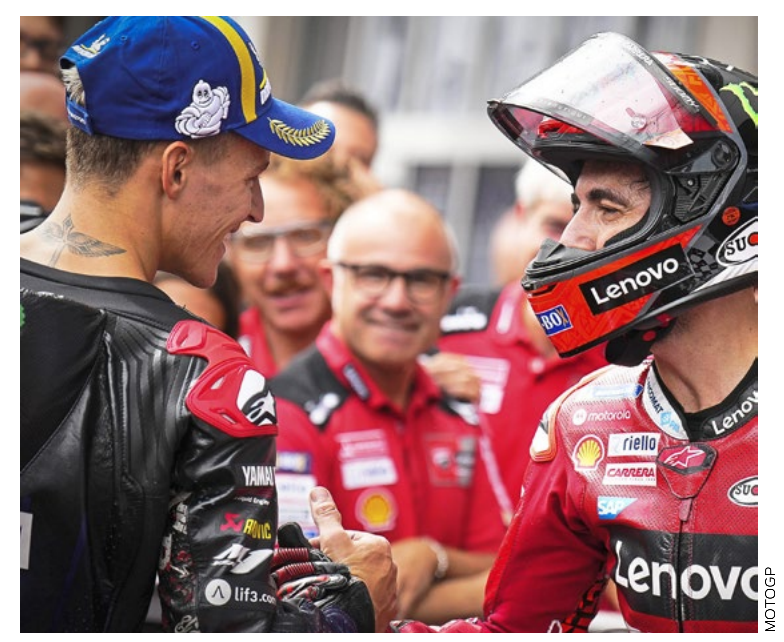
„Fabio Quartararo ist derzeit der klar beste Fahrer im Feld. Wenn er auf dem besten Motorrad säße, würde er die WM mit großem Vorsprung anführen.“

Aleix Espargaró

RED BULL RING (A) 4,348 KM

Rundenrekord: **1.29,854, Jorge Martín (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.28,772, Enea Bastianini (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **321,4 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**





Fabio Quartararo (links) und Pecco Bagnaia: Großer Respekt der Titelkämpfer

Oguras Sieg zur WM-Führung am



Ende gut, alles gut: Ogura freut sich über den Sieg und die WM-Führung

MOTOGP

Honda Asia feierte mit Ai Ogura und Somkiat Chantra einen Doppelsieg, der Ogura die WM-Führung brachte. Sein Teamkollege ignorierte zwar die Teamorder, Ogura stellte sie aber mit einem Angriff wieder her. Marcel Schrötter wurde Achter.

Von: **Imre Paulovits**

Mit uneinholbarem Vorsprung kreisten die beiden Honda-Asia-Kalex an der Spitze des Moto2-Rennens. Celestino Viettis Jagd nach ihnen endete in Turn drei auf dem Hosenboden, niemand konnte Ai Ogura und Somkiat Chantra an diesem Tag das Wasser reichen. Mit dem Sieg würde Ogura die WM-Führung übernehmen, so bekam sein thailändischer Teamkollege, der in den letzten Runden

MotoGP

GasGas steigt mit Pol Espargaró ein

Die Pierer Mobility Group gibt Gas: Nach KTM wird mit GasGas die zweite Marke des Konzerns in der höchsten Motorradsport-Klasse mitmischen. Tech3 wird zum Werksteam, und Pol Espargaró kehrt zur „Familie" zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Carmelo Ezpeleta hatte nach dem Ausstieg von Suzuki aus der MotoGP immer betont, dass Interesse von einem neuen Hersteller besteht. Am Freitag des Österreich-Grand-Prix stellte sich dieser Hersteller nun vor: Es ist die spanische Marke GasGas, die 2019 von der Pierer Mobility Group gekauft wurde und seither als KTM-Klon im Offroad und in der Moto3 sowie vom Aspar-Team mit Werksunterstützung und Kalex-Fahrwerken in der Moto2 antritt. 2023 wird dieses Programm nun auch in die höchste Klasse des Motorradsports übertragen. Das Tech3-Team von Hervé Poncharal wird als vollwertiges Werksteam auftreten, das Motorrad mit der KTM RC16 des Red Bull Teams der Österreicher identisch sein.

Pit Beirer, Renndirektor der Pierer Mobility Group, Hubert Trunkenpolz, deren Verkaufsleiter, und der stolze Teamchef Hervé Poncharal zeigten am Red Bull Ring das MotoGP-Motorrad im Rot-Weiß ihrer spanischen Marke, und Poncharal nannte auch den ersten der beiden Fahrer. „Er ist als junger Mann, als Moto2-Weltmeister mit meinem Team in die MotoGP aufgestiegen, und wir hatten sehr schöne gemeinsame Jahre. Es ist Pol Espargaró, der später zu einer Schlüsselfigur bei der Entwicklung des KTM-MotoGP-Projekts wurde. Er kehrt nun mit uns zur Familie zurück." Der zweite Fahrer steht noch nicht fest, aber Miguel Oliveira hat nun ein neues Angebot erhalten, das er mit seinem Manager prüft.

Doch wie macht es Sinn, dass ein Hersteller, der nur Offroad-Motorräder verkauft, sich in der höchsten Liga des Straßensports engagiert? „Wir haben GasGas als die junge sportliche Marke unserer Gruppe positioniert", erklärte Hubert Trunkenpolz. „In den nächsten Jahren werden Straßen-Modelle auch auf den Markt kommen." ■



Das wird die sechste Marke in der MotoGP 2023: Pit Beirer stellt die GasGas vor

GASGAS

seidenen Faden

immer näher an den Führenden herankam, auf seiner Boxentafel „P2 ok" gezeigt. Es waren nur noch die letzten beiden Kurven zu fahren, doch dann stach Chantra innen rein und riss die Führung an sich. Geistesgegenwärtig konterte Ogura in der Zielkurve und brachte seinen Sieg ins Trockene. Aber das verdutzte Gesicht von Teamchef Hiroshi Aoyama sprach Bände. „Wir wollten kein Risiko eingehen und beide Fahrer auf dem Podest haben, so haben wir Chantra die letzten fünf Runden ‚P2 ok' hingehalten. Ich weiß nicht, ob er es gesehen hat, aber es ist ja alles gutgegangen", meinte der 250er-Weltmeister von 2009 etwas verwundert. Chantra sprach mit einem diebischen Lächeln nun von dem tollen Rennen, und dass er den Angriff nur ganz am Schluss ansetzen konnte. Als er gefragt wurde, ob er die Tafel nicht gesehen hätte, meinte er, er hätte nur P2, aber nicht das darunter gesehen. Aoyama muss wohl für die Zukunft ein größeres O und ein größeres K kaufen. Ogura, der mit Chantra zusammen wohnt und trainiert, sah die Sache gelassen: „Wir kennen uns sehr gut, und ich wusste, was er parat hat", meinte der neue WM-Leader in seiner typisch harschen Art. Von der bekam auch jeder eine Kostprobe, der nach den MotoGP-Plänen des LCR-Teams fragte, wo Ogura Takaaki Nakagami ersetzen soll. „Ich will nicht in die MotoGP", stellte Ogura mehrfach an diesem Wochenende klar. „Erst wenn ich Moto2-Weltmeister bin."

Marcel Schrötter musste einige Probleme überwinden, bis er sich für den achten Startplatz qualifizierte und diesen auch ins Ziel brachte. „Es war ein schwieriges Wochenende, aber im Qualifying haben wir es zweimal mit einem guten Rhythmus wieder gerichtet", blickte Schrötter zurück. „Im Rennen bin ich ja normalerweise einer, der einige Plätze gutmacht, aber ich hatte seit dem Warm-up einfach kein Gefühl für vorne und konnte so nicht dranbleiben." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
2023 beginnt eine ganz neue Zeitrechnung in der Königsklasse der Motorrad-WM. Nach der Auswertung der Zuschauerbefragung der Dorna und nach der Überlegung, wie man mehr Sendezeit sowie mehr Zuschauerinteresse für den Samstag erzeugen kann, hat man sich nach Beispielen aus anderen Motorsportarten entschlossen, am Samstag ein Sprintrennen über die halbe Distanz des Sonntagsrennens auszutragen, für das es halbe WM-Punkte gibt. Für die Startaufstellung des Sonntagsrennens zählt dieses Rennen nicht. Die Gesamt-Kilometerleistung des Wochenendes wird nicht weiter gesteigert, das Reifenkontingent und die Anzahl der Motoren bleibt unverändert, es soll das FP4 wegfallen. Bei 21 oder 22 Grands Prix werden wir so 42 bzw. 44 MotoGP-Rennen erleben. „Wir wollen MotoGP international weiter nach vorn bringen. Und wenn wir keinen Schritt nach vorn machen, ist es ein Rückschritt", begründete Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta diese Entscheidung. „Mit diesem zusätzlichen Rennen bekommen die Hersteller und die Fahrer zusätzliche Aufmerksamkeit und die Zuschauer mehr Action an den Wochenenden."

MOTOGP
KTM hat am Red Bull Ring bekannt gegeben, dass sie mit Ende der Saison die Zusammenarbeit mit Raúl Fernández beenden werden. Der 21-jährige Spanier soll ein Angebot vom neuen RNF-Aprilia-Team für 2023 bekommen haben.

MOTOGP
Diese Saison läuft wirklich nicht für den Weltmeister von 2020, Joan Mir. Der Suzuki-Pilot hatte eine vielversprechende Pace, stürzte aber schon in der ersten Runde und brach sich das rechte Sprunggelenk. Es war sein sechster Nuller in 13 Rennen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 21. August 2022 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,700 km über 25 Runden à 4,348 km. 31 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	39.30,070 min	1.34,316 min	25
2.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+0,173 sec	1.34,281 min	20
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+7,854 sec	1.34,526 min	16
4.	Pedro Acosta (E)	Kalex	25	+7,960 sec	1.34,392 min	13
5.	Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+8,037 sec	1.34,557 min	11
6.	Arón Canet (E)	Kalex	25	+9,401 sec	1.34,555 min	10
7.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	25	+12,995 sec	1.34,491 min	9
8.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+18,254 sec	1.34,858 min	8
9.	Albert Arenas (E)	Kalex	25	+20,661 sec	1.34,699 min	7
10.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	25	+22,227 sec	1.35,154 min	6
11.	Jorge Navarro (E)	Kalex	25	+23,443 sec	1.35,012 min	5
12.	Barry Baltus (B)	Kalex	25	+25,793 sec	1.35,021 min	4
13.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	25	+27,788 sec	1.34,973 min	3
14.	Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+27,909 sec	1.35,238 min	2
15.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+28,347 sec	1.35,175 min	1
16.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	25	+34,611 sec	1.35,327 min	-
17.	Senna Agius (AUS)	Kalex	25	+34,928 sec	1.35,259 min	-
18.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	25	+36,314 sec	1.35,546 min	-
19.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	25	+44,837 sec	1.35,325 min	-
20.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	25	+48,602 sec	1.35,758 min	-
21.	Rory Skinner (GB)	Kalex	25	+48,814 sec	1.36,060 min	-
22.	Taiga Hada (J)	Kalex	25	+59,204 sec	1.36,029 min	-
	Nicht gewertet:	Kalex	18	+45,026 sec	2.07,127 min	-
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	20	+5 Runden	1'34.737 min	-
	Celestino Vietti (I)	Kalex	18	+7 Runden	1'34.073 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	17	+8 Runden	1'34.813 min	-
	Tony Arbolino (I)	Kalex	17	+8 Runden	1'34.817 min	-
	Filip Salac (CZ)	Kalex	10	+15 Runden	1'34.886 min	-
	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	6	+19 Runden	1'35.104 min	-
	Keminth Kubo (T)	Kalex	5	+20 Runden	1'35.847 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Ogura	183
2.	Fernández	182
3.	Vietti	156
4.	Canet	137
5.	Roberts	108
6.	Arbolino	108
7.	Dixon	108
8.	Schrötter	96
9.	Chantra	92
10.	Acosta	88
11.	Navarro	75

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	325
2.	Boscoscuro	86
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

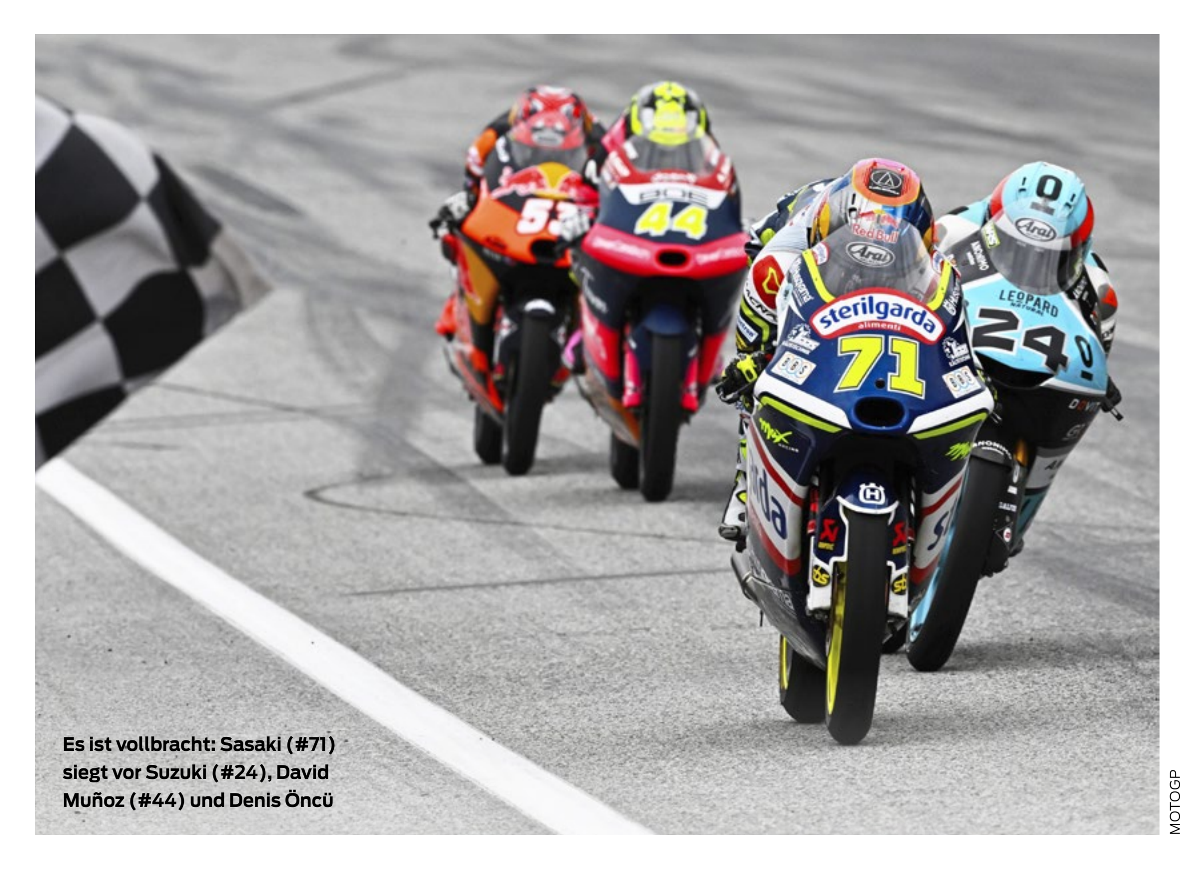
	Team	Punkte
1.	Idemitsu Honda Team Asia	275
2.	Red Bull KTM Ajo	270
3.	Flexbox HP40	212
7.	Liqui Moly IntactGP	137

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Ogura	1.33,933 min
2.	Lopez	1.33,981 min
3.	Fernández	1.34,101 min
4.	Dixon	1.34,104 min
5.	Chantra	1.34,105 min
6.	Acosta	1.34,126 min
7.	Vietti	1.34,170 min
8.	Schrötter	1.34,245 min
9.	Arenas	1.34,254 min
10.	Dalla Porta	1.34,257 min
11.	Beaubier	1.34,382 min
12.	Aldeguer	1.34,421 min
13.	Canet	1.34,445 min
14.	Salac	1.34,516 min
15.	Arbolino	1.34,602 min
16.	Bendsneyder	1.34,655 min
17.	Navarro	1.34,692 min
18.	Baltus	1.34,800 min
19.	Alcoba	1.34,619 min
20.	Roberts	1.34,655 min
21.	Agius	1.34,938 min
22.	Ramirez	1.34,996 min
23.	Zaccone	1.35,007 min
24.	Van Den Goorbergh	1.35,117 min
25.	Antonelli	1.35,122 min
26.	Gonzalez	1.35,205 min
27.	Corsi	1.35,206 min
28.	Kubo	1.35,301 min

Moto3

Crazy Boy trotzt zwei Zeitstr


Es ist vollbracht: Sasaki (#71) siegt vor Suzuki (#24), David Muñoz (#44) und Denis Öncü

MOTOGP

„Crazy Boy" Ayumu Sasaki fuhr auf dem Red Bull Ring in einer eigenen Liga. Er machte die sechs Sekunden von zwei Long Lap Penalties wett und gewann. Nun will er auch um den Titel mitreden.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Dass er schnell ist, das hat bei Ayumu Sasaki noch niemand angezweifelt. Doch dass in dem MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2016 viel mehr steckt, das kam erst im Husqvarna-Team von Peter Öttl und Max Biaggi hervor. „Ich habe auf der Honda und der KTM nie wirklich gefühlt, wo das Potenzial ist und wie ich es herausholen kann", blickt er zurück. „Diesen Winter hat mein Team verstanden, was ich brauche, und sie haben mir genau dieses Motorrad

MotoGP Rookies Cup

Piqueras und Buasri siegen

Die beiden Laufsiege in Spielberg gingen nach Spanien und nach Thailand. Im ersten Rennen wurde Jakob Rosenthaler Zehnter, im zweiten wurde er abgeräumt.

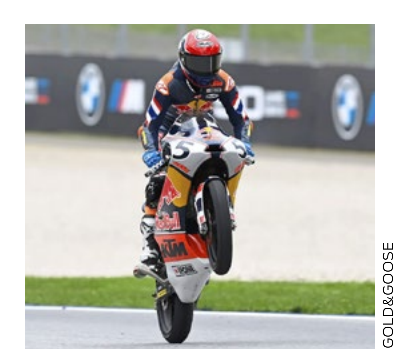
Die Rennen des MotoGP Rookies Cup standen den Grand-Prix-Klassen an Spannung in nichts nach, und es gab zweimal ein Fotofinish, bei dem am Samstag der Spanier Ángel Piqueras, der zuvor bereits die Pole-Position herausgefahren hatte, gewann. In der Auslaufrunde waren der Ungar Soma Görbe und der Franzose Amaury Mizera zusammengestoßen. Erinnerungen an den Crash in Laguna Seca 1989 zwischen Kevin Magee und Bubba Shobert wurden wach. Görbe kam mit kleineren Blessuren davon, Mizera lag hingegen am Sonntagabend noch im Spital. Das zweite Rennen gewann der 21-jährige Thailänder Tatchakorn Buasri.

Für Jakob Rosenthaler war der Red Bull Ring sein Heimrennen, doch von zusätzlichem Druck wollte der 16-jährige Österreicher nichts wissen, umso mehr von zusätzlicher Motivation. Am Samstag brachte ihm das den zehnten Platz ein! „Das Tempo war am Anfang unheimlich hoch, aber ab der fünften Runde konnte ich mich wieder nach vorne kämpfen", freute sich Rosenthaler. „Es gab eine Menge Long-Lap-Penalties, das hat dann alles ziemlich durchgemischt." Im zweiten Rennen war Rosenthaler wieder auf dem Weg nach vorn, doch dann kollidierte er in der Schikane mit dem Indonesier Arbi Aditama, und beide mussten zu Boden.

Wenn er auch am Red Bull Ring nicht in die Punkte fahren konnte, freute sich der 17-jährige Freddie Heinrich, wieder ganz verletzungsfrei fahren zu können. „Ich fahre neben dem Rookies Cup in diesem Jahr eine 600er Yamaha in der Moto2-Europameisterschaft, da ist die Umstellung auf das Moto3-Motorrad im Cup recht groß", gesteht der Deutsche. „Ich bin am Red Bull Ring schnell an einem Punkt angekommen, wo es nicht mehr so richtig funktionieren wollte. Ich hatte nicht genügend Beschleunigung, da haben wir für Sonntag dann die Übersetzung geändert und es wurde besser." Der Hartmannsdorfer hofft, nächstes Jahr noch ein weiteres Jahr im Cup fahren zu können. ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	José Rueda (E)	172
2.	Collin Veijer (NL)	152
3.	Ángel Piqueras (E)	117
17.	Jakob Rosenthaler (A)	31
24.	Freddie Heinrich (D)	3


GOLD&GOOSE

Sieger Tatchakorn Buasri


GOLD&GOOSE

Jakob Rosenthaler (l.) mit Gustl Auinger

afen und siegt

gebaut.“ Doch die Saison ging gleich mit Verletzungen los, und auch nach seinem ersten Sieg in Assen erst einmal ein Sturz. Nun hat er sich davon befreit. „Er ist der liebste Junge, den man sich nur vorstellen kann“, sagt Moto2-Pilot Jake Dixon, mit dem Sasaki zusammen trainiert. „Er ist wie ein kleiner Bruder zu mir. Gemeinsam mit seiner britischen Freundin Mercedes hat er sich nun ein Umfeld geschaffen, wo er sich optimal vorbereiten und in sich gehen kann. Ich denke, er wird in der zweiten Saisonhälfte zu so einigem fähig sein.“

Zu so einigem fähig, das heißt für den 21-Jährigen, trotz aller Rückschläge wieder im WM-Kampf mitzumischen. Und wie er dies vorhat, davon gab er in Spielberg eine eindrucksvolle Vorstellung. Weil er in Silverstone bei seinem Sturz Sergio García abgeräumt hat, bekam Sasaki in Österreich zwei Long-Lap-Penalties. Jede davon kostet dort drei Sekunden. „Ich bin am Samstag absichtlich alleine gefahren und habe mir die Zeiten angesehen. Ich konnte drei Zehntelsekunden schneller fahren als jeder andere. So habe ich mir ausgerechnet, dass wenn alles gutgeht, ich fünf Runden vor Schluss an die Spitze kommen kann. Im Windschatten war ich noch einmal um bis zu eine halben Sekunde schneller, so war ich schon bei Rennmitte wieder vorn. Dass mir dann aber Suzuki, Muñoz und Öncü nachfahren konnten, damit habe ich nicht gerechnet, und das hat die Sache etwas verkompliziert.“ Er konnte sich trotzdem durchsetzen. Und dass Tatsuki Suzuki hinter ihm Zweiter wurde, brachte den ersten japanischen Doppelsieg seit Suzuka 2001 mit Masao Azuma vor Youichi Ui. Dass dann noch Ai Ogura das Moto2-Rennen gewann, brachte in Spielberg zwei japanische Sieger während eines Grand Prix. Das hatte es ebenfalls zuletzt vor 21 Jahren in Suzuka mit Azuma und Daijiro Kato gegeben. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 21. August 2022 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,004 km über 23 Runden à 4,348 km. 30 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 20 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	23	39.03,516 min	1.40,995 min	25
2.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+0,064 sec	1.41,088 min	20
3.	David Muñoz (E)	KTM	23	+0,292 sec	1.40,910 min	16
4.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+0,344 sec	1.41,083 min	13
5.	Sergio García (E)	GasGas	23	+2,453 sec	1.41,322 min	11
6.	Diogo Moreira (BR)	KTM	23	+2,636 sec	1.41,224 min	10
7.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	+3,074 sec	1.41,317 min	9
8.	Daniel Holgado (E)	KTM	23	+3,109 sec	1.41,217 min	8
9.	John McPhee (GB)	Husqvarna	23	+ 7,474 sec	1.41,093 min	7
10.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+7,713 sec	1.41,413 min	6
11.	Ivan Ortolá (E)	KTM	23	+7,786 sec	1.41,280 min	5
12.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	+8,855 sec	1.41,637 min	4
13.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	23	+8,952 sec	1.41,402 min	3
14.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	23	+9,143 sec	1.41,403 min	2
15.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+9,260 sec	1.41,535 min	1
16.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+17,777 sec	1.41,789 min	-
17.	Adrian Fernández (E)	KTM	23	+20,558 sec	1.42,088 min	-
18.	Jaume Masia (E)	KTM	23	+20,597 sec	1.41,166 min	-
19.	Riccardo Rossi (I)	Honda	23	+20,632 sec	1.42,074 min	-
20.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	23	+20,659 sec	1.42,055 min	-
21.	Scott Ogden (GB)	Honda	23	+20,738 sec	1.41,965 min	-
22.	Joel Kelso (AUS)	KTM	23	+27,578 sec	1.41,869 min	-
23.	Andrea Migno (I)	Honda	23	+30,848 sec	1.42,117 min	-
24.	Mario Aji (RI)	Honda	23	+31,432 sec	1.42,510 min	-
25.	Taiyo Furusato (J)	Honda	23	+32,067 sec	1.42,553 min	-
26.	Nicola Fabio Carraro (I)	KTM	23	+34,243 sec	1.42,107 min	-

Moto3

Artigas punktet

Wenn Carlos Tatay auf dem Red Bull Ring auch stürzte, sein Teamkollege Xavier Artigas holte als 14. zwei weitere WM-Punkte für das Prüstel-Team.

Nach einem schwierigen Start ins Rennwochenende am Red Bull Ring standen Xavier Artigas und Carlos Tatay am Samstagnachmittag auf den Startplätzen 21 und 24. Sie versuchten, sich im Rennen in der langen Spitzengruppe zu platzieren, und Tatay lag bereits in den Punkten, als er in der achten Runde in Turn 3 Feindberührung hatte und zu Boden musste. Artigas kämpfte weiter und wurde schließlich 14. „Wir mussten von ziemlich weit hinten starten, aber das war kein großes Problem“, gestand Artigas. „Ich war stark auf der Bremse, habe aber in der Gruppe und beim Beschleunigen wertvolle Zeit verloren. Wir haben unser Bestes gegeben, und ich bin zufrieden damit, wie ich mich auf dem Motorrad gefühlt habe und was ich leisten konnte.“ „Ich hatte ein richtig gutes Gefühl mit dem Motorrad und habe während des Rennens schnelle Zeiten gefahren. Dann bin ich leider von hinten abgeräumt worden“, meinte Tatay enttäuscht. ■ IP



LEKL

Tatay (#99) und Artigas (#43)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	García	193
2.	Guevara	188
3.	Foggia	144
4.	Sasaki	138
5.	Masia	127
6.	Öncü	127
7.	Suzuki	114
8.	Migno	84
9.	Tatay	70
10.	Artigas	64

WM-STAND MARKEN

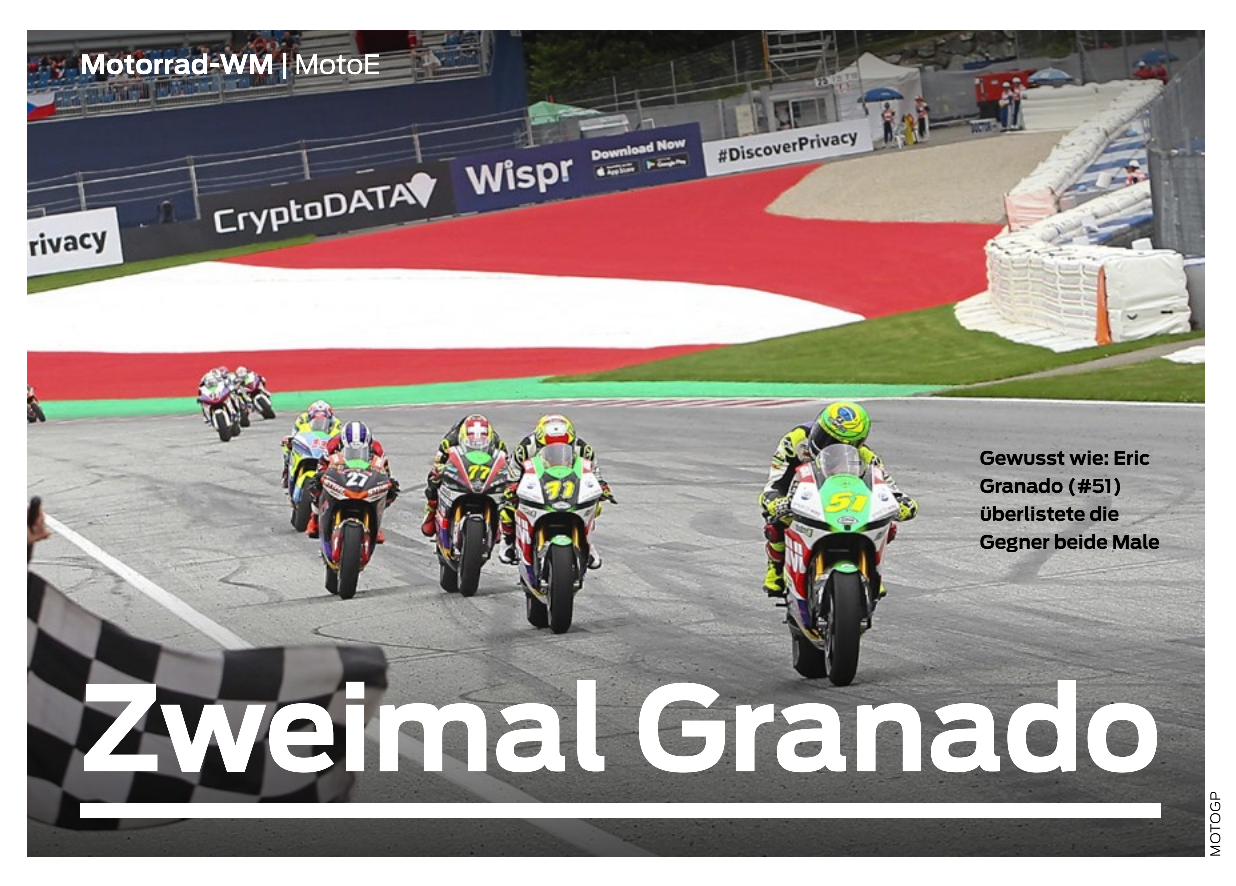
	Marke	Punkte
1.	GasGas	246
2.	Honda	226
3.	KTM	210
4.	Husqvarna	167
5.	CFMoto	103

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	381
2.	Leopard Racing	258
3.	Red Bull KTM Ajo	183
4.	Sterilgarda Max Racing Team	178
5.	Red Bull KTM Tech3	156
6.	CFMoto PrüstelGP	134
7.	MT Helmets - MSI	116

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Holgado	1.41,234 min
2.	Sasaki	1.41,244 min
3.	Öncü	1.41,379 min
4.	Rossi	1.41,506 min
5.	Foggia	1.41,588 min
6.	Moreira	1.41,627 min
7.	Suzuki	1.41,638 min
8.	Guevara	1.41,642 min
9.	Toba	1.41,675 min
10.	Nepa	1.41,714 min
11.	Garcia	1.41,772 min
12.	Masia	1.41,800 min
13.	Kelso	1.41,857 min
14.	Migno	1.42,025 min
15.	Yamanaka	1.42,112 min
16.	Muñoz	1.42,519 min
17.	Ogden	1.42,683 min
18.	McPhee	1.42,951 min
19.	Ortolá	1.42,290 min
20.	Furusato	1.42,302 min
21.	Artigas	1.42,353 min
22.	Fernández	1.42,510 min
23.	Fellon	1.42,749 min
24.	Tatay	1.42,871 min
25.	Aji	1.42,908 min
26.	Carraro	1.42,936 min
27.	Bartolini	1.42,969 min
28.	Whatley	1.43,644 min
29.	Surra	1.43,666 min
30.	Carrasco	1.43,736 min



Zweimal Granado

Gewusst wie: Eric Granado (#51) überlistete die Gegner beide Male

MOTOGP

Der Brasilianer Eric Granado holte sich auf dem Red Bull Ring zwei Siege und ist vor den beiden Finalrennen in Misano bis auf 17,5 Punkte an Tabellenführer Dominique Aegerter herangekommen. Dieser tröstete sich mit zwei Podestplätzen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Dass die MotoE trotz Bedenken vieler Fans hochkarätigsten Motorsport bietet, hat sich mittlerweile bei allen herumgesprochen, die sich die Rennen mal angesehen haben. Denn was Top-Piloten auf gleichen Elektro-Motorrädern auf gleichen Reifen anstellen können, geht in gnadenlose Zweikämpfe über, wenn erst Teams und Fahrer sich an das Material gewöhnt haben und dem Optimum immer näher kommen. „Egal, wie man zur E-Mobilität steht, ob das jetzt die Zukunft ist oder nicht, aber die Jungs darauf bieten einen Rennsport, der absolut Respekt und Hochachtung verdient“, meinte auch Urgestein Gustl Auinger anerkennend.

Harte Bandagen

Doch gerade, weil es mittlerweile so eng zugeht, braucht auch jeder wieder etwas Fahrzeit, um ganz an die Grenzen zu kommen. Und bei den minimalen Abständen kann das ganz schnell mal drei bis vier Startplätze ausmachen. Und je weiter hinten man startet, desto größer ist die Gefahr, in Reibereien zu geraten. So musste Dominique Aegerter am Red Bull Ring vom fünften Startplatz aus losfahren, und er hatte Glück, nicht gleich in der ersten Kurve vom Motorrad gefahren zu werden. Matteo Ferrari stürzte nach dem Start in Turn 1, und Aegerter konnte nur mit Mühe und Not ausweichen. Doch nach vorn wurde gleich eine Lücke aufgerissen, und wenn der 31-jährige Schweizer diese in den sieben Runden auch zum großen Teil schließen konnte, Spitzenreiter Eric Granado war bereits über alle Berge enteilt. „Ich habe lange mit Zanoni gekämpft“, so Aegerter. „Der war auf der Geraden sehr schnell, so konnte ich ihn nicht gleich überholen. Dann ging es nur noch drei Runden, und da ist es nicht so leicht, mal eben die zwei, drei Zehntel schneller zu fahren als die anderen. Ich kam zwar näher, war dabei aber so am Limit, dass ich teils krasse Rutscher hatte. Aber der zweite Platz ist unter diesen Umständen wirklich gut. Den Speed habe ich, um den Sieg zu kämpfen, aber wenn ich schon nach der ersten Runde eine Sekunde Abstand habe, da wird es natürlich schwer.“



Im zweiten Rennen startete Aegerter gut, doch dann kollidierte er mit Héctor Garzó – und schon wieder war eine Lücke nach vorn offen. Doch in der Führungsgruppe tobten heftige Kämpfe, Aegerter kam dran, doch er konnte erst in der letzten Runde den dritten Platz übernehmen. So konnte er Miguel Pons und Eric Granado nicht mehr überholen. „Es war wieder ein Riesenfight, und ich hatte leider in der ersten Runde wieder Pech. Dann musste ich mich an Ferrari vorbeikämpfen, der ein sehr schnelles Motorrad hatte. Ich war voll am Limit, was man auch an dem Rutscher sehen konnte, den ich hatte. Das Team hat das Bike fürs zweite Rennen noch besser gemacht, ich habe mich besser drauf gefühlt, aber mehr war einfach nicht drin. Es war aber ein wichtiges Podium, zum Finale nach Misano gehe ich noch immer mit einem Vorsprung.“ ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Red Bull Ring (A): 20. August 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	11.55,313 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	+1,271 s
3.	Miquel Pons (E)	+1,797 s
4.	Hikari Okubo (J)	+3,369 s
5.	Héctor Garzó (E)	+3,589 s
6.	Alex Escrig (E)	+3,619 s
7.	Kevin Zannoni (I)	+3,904 s
8.	Jordi Torres (E)	+4,634 s
9.	Xavi Fores (E)	+11,745 s
10.	Kevin Manfredi (I)	+11,911 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Red Bull Ring (A): 20. August 2022

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	11.54,464 min
2.	Miquel Pons (E)	+0,248 s
3.	Dominique Aegerter (CH)	+0,428 s
4.	Mattia Casadei (I)	+0,482 s
5.	Alex Escrig (E)	+2,641 s
6.	Xavi Cardelus (AND)	+2,769 s
7.	Hikari Okuba (J)	+3,082 s
8.	Héctor Garzó (E)	+3,311 s
9.	Matteo Ferrari (I)	+3,952 s
10.	Jordi Torres (E)	+4,455 s

CUP-STAND

1.	Aegerter	194 Punkte
2.	Granado	176,5
3.	Ferrari	121,5
4.	Pons	115
5.	Casadei	111
6.	Okuba	79,5
7.	Garzó	78
8.	Canepa	74,5
9.	Zannoni	60,5
18.	Tulovic	10



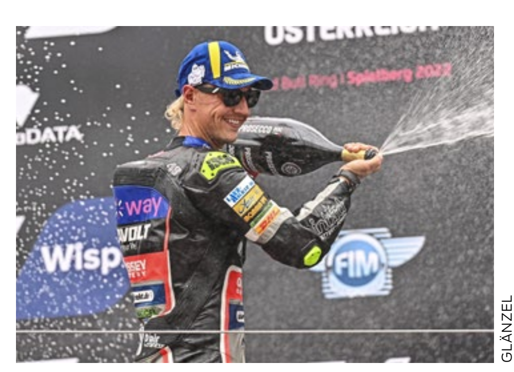
GLÄNZEL

Dominique Aegerter hatte einen guten Speed …



GLÄNZEL

… aber in dem dichten Pulk war es schwierig …



GLÄNZEL

… zweimal aufs Podest zu fahren



Jonathan Rea: Der Kawasaki-Werkspilot konnte Traktion finden

WORLDSBK

Superbike-WM

Rea Schnellster

Bei den zweitägigen Superbike-WM-Tests in Barcelona setzte Ex-Weltmeister Jonathan Rea die schnellste Zeit, während sich sein Nachfolger Toprak Razgatlioglu verletzte. Für BMW war es ein wichtiger Test während der Sommerpause.

Von: **Imre Paulovits**

Fünf Wochen Sommerpause zwischen den Rennen in Most und im September im französischen Magny-Cours lässt den Technikern genügend Zeit, die Motorräder noch einmal zu überdenken und für die zweite Saisonhälfte vorzubereiten. So waren auch alle Werksteams auf dem Circuit Barcelona-Catalunya zugegen, als am Wochenende dort zwei Tage getestet wurde. Das Wetter war heiß, aber die Gripverhältnisse an beiden Tagen gut, so konnte viel sinnvolle Testarbeit verrichtet werden. Am zweiten Nachmittag ließ ein Gewitter jedoch die Boxentore vorzeitig runterfahren.

Jonathan Rea fuhr mit 1.40,913 die Bestzeit, die Überraschung war aber Iker Lecuona, der knapp zwei Zehntelsekunden dahinter Zweitschnellster war. Der Spanier hatte ein Chassis mit neuer Versteifung und konnte den kühleren Vormittag für gute Zeiten nutzen. Er probierte auch eine neue Fingerbremse für hinten. Sein Teamkollege Xavi Vierge verglich unterschiedliche Schwingen und war Siebtschnellster, obwohl er nicht die weichste Reifenmischung verwendete.

> „Für die heißen Bedingungen war mein Rhythmus sehr gut. Wir haben an der Sitzposition und der Elektronik gearbeitet, und es hat sich bewährt.“
>
> Jonathan Rea

Auch Álvaro Bautista verglich eine neue Schwinge mit der alten, dann probierte er unterschiedliche Hebelumlenkungen für beide und war schließlich Drittschnellster. Er arbeitete intensiv mit gebrauchten Reifen. Sein Teamkollege Michael Ruben Rinaldi arbeitete an der Rennabstimmung und war Fünftschnellster.

Weltmeister Toprak Razgatlioglu wollte eigentlich zu Mittag des zweiten Tages aufhören, doch eine halbe Stunde vor der Mittagspause flog er in Turn 5 mit einem bösen Highsider ab. Der 26-jährige Türke erlitt eine Schnittwunde am Ellbogen und wurde im Krankenhaus genäht. Er kehrte aber noch am Nachmittag zur Strecke zurück. Auch Alex Lowes hatte einen Sturz, nach dem er auf den Rest des Tages verzichtete.

Van der Mark wieder da

Für BMW war es ebenfalls ein wichtiger Test. Erstmals war Michael van der Mark wieder dabei, er probierte mit Scott Redding neue Lösungen, um den Grip zu verbessern. Redding probierte ein neues Federbein und Umlenkhebel. Dazu arbeitete er an der Elektronik. Auch das Bonovo Action Team war in Barcelona, und Loris Baz markierte als Achtschnellster die schnellste Zeit aller Nicht-Werksfahrer. Er arbeitete an unterschiedlichen Geometrien, auch um das Motorrad seinem Fahrstil anzupassen. Nach seiner Verletzungspause in Most war nun auch Eugene Laverty wieder da und markierte die zehntschnellste Zeit. ■

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Barcelona (E), 20.–21. August 2022, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,913
2.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.41,107
3.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.41,281
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.41,514
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.41,621
6.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.41,731
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.42,087
8.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	1.42,136
9.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	1.42,165
10.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	1.42,858

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Das Go-Eleven-Team von Philipp Öttl testete nicht in Barcelona. Doch der 26-jährige Bayer ließ die Zeit nicht ungenutzt. Ursprünglich wollte er von zu Hause bei Salzburg mit dem Rennrad zur MotoGP nach Spielberg, da aber gewittriges Wetter vorhergesagt wurde, disponierte er um, nahm sein Trainingsmotorrad und fuhr zwei Tage auf dem Pannonia-Ring.

SUPERBIKE-WM

Honda wird sein Superbike-WM-Team auch in der nächsten Saison unverändert lassen. In diesem Jahr hat Honda einen großen Schnitt gemacht und neben zwei Rookies auch Nissin-Bremsen und Showa-Federelemente in das Projekt eingebracht. Da die Resultate der beiden Ex-GP-Piloten stimmen, gab es keine Veranlassung, das Projekt in dieser Form nicht weiterlaufen zu lassen. „Beide haben viel Potenzial“, lobt Teamchef Leon Camier seine Piloten.

HISTORISCHER SPORT

Gleich am Wochenende nach dem Österreich-Grand-Prix auf dem Red Bull Ring folgt in der Steiermark die nächste Motorrad-Großveranstaltung. Das Rupert Hollaus Gedächtnisrennen hat sich mittlerweile zu der Motorradveranstaltung mit den meisten Teilnehmern gemausert. In diesem Jahr werden nicht weniger als 450 Aktive auf der Strecke sein. Veranstalter Wolfgang Stropek musste sogar einige Nennungen zurückweisen, weil überall die Höchstteilnehmerzahl erreicht war. Als Stargast fährt der in diesem Sommer 80 Jahre jung gewordene Giacomo Agostini seine Dreizylinder-MV-Agusta, genau wie Bruno Kneubühler seine Vierzylinder-Honda.
Bei der Gespann-Trophy wird Weltmeister Reeves am Start sein. Der Eintritt inklusive Fahrerlagerzugang kostet am Samstag und am Sonntag 35 Euro, das Zweitages-Ticket 45 Euro. Info: www.igfc.at



Volles Haus

Weltmeister und noch ein Sieg: Tim Gajser begeisterte die französischen Fans

SHOTBYBAVO

Eine Woche nach seinem Titelgewinn blieb Tim Gajser (Honda) in der Erfolgsspur und siegte in St Jean d'Angely beeindruckend. Der Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha) belegte knapp dahinter Rang 2, und GasGas-Pilot Jorge Prado meldete sich als Dritter nach langer Durststrecke auf dem Podium zurück. In der MX2-Klasse nutzte Tom Vialle (KTM) den Heimvorteil zum Tagessieg und sitzt nun vor dem Türkei-Finale dem bitter enttäuschten Yamaha-Star Jago Geerts mit nur zwei Punkten Rückstand im Nacken.

Von: **Frank Quatember**

Die Kulisse in St Jean d'Angely war einer WM würdig. Volles Haus beim Motoclub Angérien. Doch der Track erwies sich für fast alle Piloten als echtes Handicap. Die betonharte Strecke bot kaum Möglichkeiten zum Passieren. Umso höher war der Tagessieg vom frischgebackenen slowenischen Champion Tim Gajser einzuschätzen. „Wow, das hätte ich nicht erwartet", jubelte Gajser nach seinem irren Sieg in der Schlussrunde von Lauf 2. „Ich habe komplett neue Linien gefahren und tatsächlich am Ende noch den Sieg geholt."

Im ersten Lauf war es der Schweizer Jeremy Seewer, der seine derzeitige Topform mit Holeshot Nr. 4 der Saison unterstrich. Jagd auf Seewer machten in der Startrunde Lokalheld Romain Febvre (Kawasaki) und Gajser. Der Slowene nutzte in Runde 5 clever einen winzigen Hänger des Franzosen und übernahm Position 2. Wenig später passierte der stark verbesserte Galizier Jorge Prado den zweiten Franzosen Maxime Renaux, nach Rennhälfte auch den gestürzten Honda-Piloten Mitch Evans und erreichte damit Rang 4. In der Schlussphase setzte Gajser den führenden Seewer stark unter Druck, der sich aber tapfer verteidigte und als Erster den finalen Zielsprung setzte.

> „Das hätte ich nicht erwartet. Ich habe neue Linien gefahren und am Ende noch den Sieg geholt."
> Weltmeister Tim Gajser

Der „alte" Jorge Prado

Lauf 2 begann mit dem nicht erwarteten Comeback des Jorge Prado, ein Phänomen am Gatter. Seit Lommel quälte sich der zweifache MX2-Weltmeister krankheitsbedingt durch die Rennen, in Frankreich sahen die Fans nach Holeshot Nr. 16 wieder den „alten" Prado. Renaux und Seewer machten sich an die Verfolgung, während Tim Gajser auf Platz 6 hinter Henry Jacobi (!) begann. Während der Deutsche schnell zurückfiel und später stürzte, nahm der Honda-Superstar Fahrt auf. Gajser passierte zuerst seinen ewigen Widersacher Febvre, und an der Spitze lieferten sich die beiden MX2-Champions Prado und Renaux einen heißen Tanz. Dabei ging den Jungstars etwas die Übersicht verloren, Seewer und Gajser konnten aufschließen. Schlecht für Renaux, der in kurzer Zeit beide passieren lassen musste und auf Platz 4 zurückfiel. In der Schlussrunde wurde es dramatisch: Gajser knackte zunächst energisch den Schweizer und stahl nur Sekunden später Prado nach einem Bergabsprung die Spur. Der Sieg von Tim Gajser war damit perfekt, ein wahrlich weltmeisterliches Meisterstück! Prado verteidigte auf der letzten Rille Platz 2 und erreichte damit das Tagespodium.

Großer Mangel an Piloten

„Ich kam aus einem tiefen Loch. Heute war das erste Rennen, wo ich wieder pushen konnte", sagte Prado, der damit WM-Platz 3 von Glenn Coldenhoff zurückeroberte. Jeremy Seewer war die Enttäu-

schung trotz Rang 2 der Tagestabelle anzumerken: „Ich muss den Kopf nicht hängen lassen. Das Glück war heute am Ende auf Tims Seite.“

Romain Febvre und Maxime Renaux belegten beim Heim-GP die Plätze 4 und 5. Negativ fielen auch in Frankreich die enorm ausgedünnten Starterfelder auf, ein trostloser Anblick in beiden Klassen. Entweder verkleinert Infront Racing die Startgatter um die Hälfte oder aber versucht, den eklatanten und einer WM unwürdigen Mangel an Piloten zu ändern. Und zwar mit Geld.

Das Momentum in der kleinen Klasse spricht vor dem „großen“ Finale in Afyonkarahisar für den Franzosen Tom Vialle. Dabei war in Lauf 1 beim WM-Spitzenreiter Jago Geerts keinerlei Nervosität zu spüren. Nach dem Startsieg des Italieners Andrea Adamo (GasGas) gingen zwar sofort Thibault Benistant und Vialle aggressiv in Führung, doch Geerts konnte sich noch in der Startrunde auf Rang 3 schieben. Yamaha-Pilot Benistant hielt die beiden Favoriten cool in Schach, während sein belgischer Teamkollege Vialle das Leben schwermachte. Doch egal wie und was Geerts am Hinterrad von Vialle versuchte, der Franzose hatte die richtige Antwort. Trotz Fehlern von beiden Kampfhähnen in der Schlussphase änderte sich nichts an der Reihenfolge bis zum Ziel.

Lauf 2 sah überraschend zunächst Tom Guyon in Führung, doch Vialle zog ausgangs Kurve 1 voll durch und in Front. Benistant am Hinterrad versuchte sofort den Konter, konnte den Speed seines Landsmannes aber nicht mitgehen. Jago Geerts hatte als Sechster erneut keinen guten Start, kämpfte sich aber in wenigen Runden auf Rang 4 vor. In Runde 7 folgte der Schock.

Geerts: Es ist nicht vorbei

Geerts stürzte, verlor reichlich Zeit und fand sich als Siebter wieder! Nach einem weiteren Sturz war der Rhythmus beim Topfavoriten weg und keine Verbesserung mehr möglich. „Die Starts waren schlecht, ich musste zu viel Risiko im Rennen gehen. Es ist aber noch nicht vorbei“, gab sich der Belgier kämpferisch. Die Entscheidung fällt in der Türkei, mit einigen Wermutstropfen: Der Showdown zwischen Geerts und Vialle wird leider auf einer 08/15-Strecke stattfinden, mit einer Handvoll Zuschauern und wohl einem neuen Minusrekord am Startgatter. ■



ARCHER

Ließ sich feiern: Tagessieger Tom Vialle – die MX2-WM bleibt offen



YAMAHA

Geschafft: Jeremy Seewer ist wieder Vizeweltmeister

MOTOCROSS-GP CHARENTE MARITIME/MXGP

St Jean d'Angely (F): 20. August 2022, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 25 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 19 Runden à 1,620 km (= 30,780 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	35.29,204 min = 52,042 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 0,983 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 30,870 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	19	+ 32,416 s
5.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 33,885 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 1.00,331 min
7.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	19	+ 1.01,846 min
8.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 1.02,717 min
16.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 1.44,475 min
19.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1 Runde

St Jean d'Angely (F): 20. August 2022, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 25 Grad. **2. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 19 Runden à 1,620 km (= 30,780 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	35.33,882 min = 51,928 km/h
2.	Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 0,953 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 1,991 s
4.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 11,598 s
5.	Romain Febvre (F)	Yamaha	19	+ 19,761 s
6.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	19	+ 27,624 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 30,715 s
8.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 34,169 s
16.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1.32,505 min
18.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 1.50,541 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser (Weltmeister)	721 Punkte
2.	Jeremy Seewer	615
3.	Jorge Prado	557
4.	Glenn Coldenhoff	553
5.	Maxime Renaux	540
6.	Brian Bogers	406
7.	Rubén Fernández (E)	380
15.	Henry Jacobi	216
21.	Tom Koch	87

1.	Yamaha	760 Punkte
2.	Honda	728
3.	GasGas	589

MOTOCROSS-GP CHARENTE MARITIME/MX2

St Jean d'Angely (F): 20. August 2022, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 25 Grad. **1. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	34.13,423 min = 51,122 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 1,860 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 4,781 s
4.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 26,284 s
5.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 29,579 s
6.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 31,352 s
7.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 32,122 s
8.	Stephen Rubini (F)	Honda	18	+ 48,509 s
9.	Tom Guyon (F)	KTM	18	+ 50,911 s
10.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 1.23,049 min

St Jean d'Angely (F): 20. August 2022, 17. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 25 Grad. **2. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.10,603 min = 51,193 km/h
2.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 5,436 s
3.	Tom Guyon (F)	KTM	18	+ 9,862 s
4.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 11,309 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 20,200 s
6.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 21,922 s
7.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 48,825 s
8.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 58,990 s
9.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 1.09,337 min
10.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.11,660 min

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	710 Punkte
2.	Tom Vialle	708
3.	Simon Längenfelder	564
4.	Kevin Horgmo	503
5.	Thibault Benistant	481
6.	Mikkel Haarup	435
7.	Kay de Wolf	410
20.	Jeremy Sydow (D)	104
22.	Kevin Brumann (CH)	82
31.	Marcel Staufer	26

1.	Yamaha	764 Punkte
2.	KTM	747
3.	GasGas	620

Speedway-GP-Challenge Glasgow

Drama in Schottland

Der Grand Prix Challenge in Glasgow endete mit einer Sensation. Der Schwede Kim Nilsson besiegte Dan Bewley. Leider konnte der schwer verletzte Kai Huckenbeck nicht teilnehmen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Es war ein denkwürdiges Rennen, das erst nach über vier Stunden beendet war. An Dramatik war es kaum zu überbieten. Der 32-jährige Kim Nilsson sicherte sich mit einem Sieg in Lauf 18 als Erster einen der drei begehrten GP-Startplätze für 2023. Auch Daniel Bewley gewann seinen letzten Lauf und war punktgleich mit dem Schweden.

Jack Holder, der bis nach dem vierten Durchgang noch ein sicheres GP-Ticket innehatte, musste nach einem dritten Platz in Heat 19 um seine WM-Teilnahme zittern. Erst nach einem Stechen mit dem punktgleichen Max Fricke konnte er aufatmen. Nilsson, mit ausgiebiger Erfahrung in britischen Ligen, starte im Stechen um den Gesamtsieg – wie schon Holder zuvor – von der bevorzugten Außenbahn und ließ dem Cardiff-Hero keine Chance. „Ich hätte es nicht geglaubt, vor allem nicht, dass ich das Rennen gewinnen würde. Ich war noch nie in Glasgow. Ich war einfach offen für alles und wollte unter die ersten drei fahren“, kommentierte der Schwede, der für die Landshut Devils fährt. Die 319 Meter lange Bahn im Ashfield Stadion ist eine typische britische Ligabahn mit viel Banking und einigen Eigenarten. Ganz anders als die Bahnen in Polen. Das bekamen besonders Szymon Wozniak und Dominik Kubera zu spüren, die mit diesem Oval überfordert waren und ihre Klasse nicht unter Beweis stellen konnten.



FIMSPEEDWAY.COM

Die drei Glücklichen: Dan Bewley, Kim Nilsson, Jack Holder (v.l.) im GP 2023

Überschattet wurde das Rennen von vier teils schweren Unfällen. Oliver Berntzon stürzte im Training und zog sich eine Schulterverletzung zu. In Heat 1 kam Vaclav Milik in der schwer zu fahrenden dritten Kurve zu Fall und schied mit einer Gehirnerschütterung aus. An gleicher Stelle stürzte auch der Däne Anders Thomsen, dieses Jahr bereits GP-Sieger, in Lauf 14 und brach sich ein Bein. Noch schlimmer erging es Chris Holder zwei Läufe zuvor: Der Aussie brach sich das Schlüsselbein, zwei Rippen und einen Knochen im unteren Rückenbereich. ■

SPEEDWAY-WM

GP-Challenge Glasgow (GB), 20. August

1.	Kim Nilsson (S)	13+3 Pkt.
2.	Dan Bewley (GB)	13+2
3.	Jack Holder (AUS)	12+3
Ausgeschieden:		
4.	Max Fricke (AUS)	12+2
5.	Robert Lambert (GB)	10
6.	Rasmus Jensen (DK)	10
7.	Michael Jepsen Jensen (DK)	9
8.	Rohan Tungate (AUS)	7
9.	Andzejs Lebedevs (LV)	7

Karl Maier

Noch kein bisschen leise ...

Bis 1998 war Karl Maier in Bahnsportkreisen als einer der besten Langbahnfahrer der Welt bekannt. Seither schätzen ihn Motorradfahrer und insbesondere seine Kunden als engagierten und kompetenten BMW-Motorradhändler. Am 24. August feiert der Oberbayer Geburtstag.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Ganze fing in dem beschaulichen Dorf Neufinsing bei Erding mit einer Tankstelle an, die Maiers Vater Karl senior, heute 95 Jahre bei guter Gesundheit, betrieb. Maier junior machte bei Schorsch Meier (ja, der Schorsch Meier) eine Lehre zum Kfz-Mechaniker. Doch inspiriert durch seinen Onkel Hans wollte er Rennfahrer werden, und zwar auf der Sandbahn. Dann ging alles sehr schnell: Der „Karli“ war von Anfang vorn dabei und fuhr zunächst bei den Deutschen Meisterschaften ums „Trepperl“, ab 1978 auch in der Langbahn-Weltmeisterschaft. Highlights seiner Karriere waren der Gewinn von vier WM-Titeln in 1980, 1982, 1987 und 1988. Weniger in die Öffentlichkeit kamen seine Erfolge in der international im Fokus stehenden Speedway-WM, bei der er fünf Mal im WM-Finale stand! Karl Maiers Tragik war, dass er zur gleichen Zeit wie Egon Müller ganz oben war. Der Norddeutsche mit dem Hang zum Showgeschäft stahl ihm selbige regelmäßig.


AIGNER

Früher auf der Sandbahn, heute auf BMW und Trialmaschine: Karl Maier

Schon während der Rennkarriere, vor 40 Jahren, übernahm er die väterliche BMW-Motorradwerkstatt und gehört heute zu den etabliertesten Händlern der weiß-blauen Marke in Deutschland. Obwohl im Rentenalter, soll das noch ein Weilchen so bleiben. Die 12-Stunden-Tage im Geschäft machen dem Karle Spaß. „Nur das Motorradfahren kommt mir zu kurz. Mein neuestes Hobby ist das Trialfahren“, verrät er ein bisschen wehmütig.

Heute (Erscheinungstag MSa am Mittwoch) feiert Karl Maier mit Ehefrau Leni und seiner 23-jährigen Tochter Lisa seinen 65. Geburtstag. Die Motorradsport-Welt gratuliert einem der größten Driftkünstler! ■



Finalstart: Trésarrieu (links) ist weg, dahinter Bukhave, Hummel, Fienhage, Wajtknecht

VELDHUIZEN

Hummel-Bezwinger

Zur Halbzeit der Langbahn-WM ist Exweltmeister Mathieu Trésarrieu dem Titelgewinn näher den je. Und das, obwohl Titelverteidiger Romano Hummel auch in Scheeßel bis zum Finale wieder einmal unbezwingbar war. Lukas Fienhage (Vierter) war der einzige Deutsche in Podiumsnähe.

Von: **Thomas Schiffner**

Nur drei deutsche Fahrer stürzten sich auf dem Eichenring in Scheeßel in den zweiten Heim-GP nach Mühldorf. Der vierte Mann stürzte schon in der ersten Kurve: Stephan Katt berührte bereits in seinem ersten Lauf, Heat 3, den vor ihm fahrenden Mathieu Trésarrieu, verlor die Kontrolle und kollidierte dann auch noch mit Chris Harris.

Nach langer Behandlung auf der Bahn musste der „Catman", zuletzt mit stark aufstrebender Tendenz, ins Rotenburger Krankenhaus gebracht werden, wo er noch am Abend am Sprunggelenk operiert wurde.

Katt ist, nachdem sowohl Martin Smolinski als auch Max Dilger wegen Verletzungen nicht in den GP starten konnten, schon der dritte deutsche „Aussteiger" aus der WM 2022.

Alle Vorläufe an Hummel

Es blieben in Scheeßel Lukas Fienhage, der für Katt nachgerückte Reservefahrer Fabian Wachs und Wildcard-Pilot Jörg Tebbe. Nach Halbzeit der Langbahn-WM hat nur noch Fienhage die Chance auf eine Medaille.

Der amtierende Weltmeister Romano Hummel, der in dieser Saison alles in Grund und Boden gefahren hat, zeigte auch auf der 1000-Meter-Bahn in Scheeßel seine Extraklasse und gewann, auch bei verpatzten Starts, alle Vorläufe. Der Niederländer zog mit Trésarrieu und Fienhage direkt ins A-Finale ein. Im Last-Chance-Heat wurden die zwei letzten Plätze fürs Finale vergeben: Zach Wajtknecht und Jacob Bukhave waren erfolgreich; der bis dahin starke Jörg Tebbe als Dritter scheiterte knapp, da am Start seine Kupplung ins Band zog.

Im B-Finale um die Plätze 6–10 wurde der Dohrener hinter Theo Pijper Zweiter, während der aktuelle WM-Zweite Chris Harris nur auf Platz 4 einlief.

Im A-Finale hatte Trésarrieu einen Bombenstart, während Hummel nicht gut aus den Bändern kam. So konnte der Franzose nach Mühldorf seinen zweiten GP-Sieg feiern und seinen Punktvorsprung auf „Bomber" Harris auf satte 13 Punkte ausbauen. Hummel, jetzt WM-Dritter, schmerzen die verpassten Punkte in Rzeszow (nur ein Punkt).

Der 22-jährige Lukas Fienhage kam im Finallauf als Vierter hinter Bukhave ins Ziel: Der Weltmeister von 2020 zeigte mit einem Laufsieg über Trésarrieu eine starke Leistung, aber auch ihm fehlen wegen des Speedway-Rennens in Rzeszow bereits 24 Punkte auf den Franzosen. Die WM 2022 könnte als erste seit 2013 ohne deutsche Medaille enden. ■

LANGBAHN-WM

Scheeßel (D), 21. August

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Mathieu Trésarrieu (F)	17+4 Punkte
2.	Romano Hummel (NL)	20+3
3.	Jacob Bukhave (DK)	14+2
4.	Lukas Fienhage (D)	15+1
5.	Zach Wajtknecht (GB)	12+0
6.	Theo Pijper (NL)	9
7.	Jörg Tebbe (D)	13
8.	Tero Aarnio (FIN)	9
9.	Chris Harris (GB)	9
16.	Fabian Wachs (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 6 Läufen

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Mathieu Trésarrieu	57 Punkte
2.	Chris Harris	44
3.	Romano Hummel	37
4.	Lukas Fienhage	33
5.	Theo Pijper	32
6.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	32
7.	Jacob Bukhave	30
13.	Stephan Katt (D)	15
14.	Jörg Tebbe	13
20.	Fabian Wachs	1



VELDHUIZEN

Jetzt Topfavorit: Mathieu Trésarrieu

NACHRICHTEN

TONI BOU BLEIBT UNSCHLAGBAR

Es bleibt dabei: Toni Bou ist durch nichts und niemanden zu stoppen – auch nicht beim TrialGP in Comblain-au-Pont (Belgien). Der 35-jährige Katalane bezwang nach Halbzeit der Trial-WM auf seiner Montesa-Honda mit 26 Punkten Landsmann Jaime Busto (Vertigo), der 33 Punkte kassierte. Das spanische Trio komplettierte Jeroni Fajardo (Sherco), der auf 35 Strafpunkte kam. Zwei Läufe vor Schluss führt Bou auf dem Weg zu seinem 16. Outdoor-Titel in Folge mit 134 WM-Punkten vor Busto (108) und Fajardo (86).

US-MEISTERSCHAFT BLEIBT SPANNEND

Das Titelduell in der US-Motocross-Meisterschaft geht weiter: Beim zehnten von 12 Rennen in Buds Creek in Maryland gewann Kawasaki-Pilot Jason Anderson (2-2), Titelfavorit Eli Tomac wurde mit einem Laufsieg (1-5) auf Yamaha Zweiter, Tabellenführer Chase Sexton, der dreimal stürzte, aber nur Vierter (7-1). Damit hat jetzt vor dem vorletzten Rennen Tomac einen Punkt Vorsprung auf den Honda-Piloten. Erfreulich: Ken Roczen wurde zweimal Dritter, liegt aber in der Meisterschaft abgeschlagen auf Platz 4.

MXON-TEAMS STEHEN FEST

Bei der 75. Auflage des Motocross der Nationen Ende September in Red Bud (USA) kommt es zur Revanche USA gegen den Rest der Welt – nach der Schmach 2018 an gleicher Stelle. Die Amerikaner sind stark besetzt mit Eli Tomac, Chase Sexton und Justin Cooper. Als härteste Gegner werden die Franzosen (Renaux, Musquin, Ferrandis) sowie die Niederländer (Coldenhoff, Vlaanderen, de Wolf) und die Australier mit den Lawrence-Brüdern Hunter und Jett erwartet. Die deutschen Farben vertreten Altmeister Max Nagl (MX1), Tom Koch (Open) sowie Simon Längenfelder in der MX2-Kategorie.

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1972 Alfa Romeo Montreal, 1A, aus bedeutender Sammlung, € 109.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

BMW



2000/03 Z8 Alpina, besondere Farbe. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW Alpina



Alpina B9 635 CSI, 1983, toprestauriert, achatgrün-met., Leder beige, Klima, SD etc., 245 PS, Classic-Data Zust. 1-, 77.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58885

Ferrari



Ferrari 412 GT, Handschaltung, Mod. 1989, 250 kW, schwarz-met./Leder schwarz, Motor und Karosserie revidiert, (70.000,- € investiert), Klima, E-Sitze, Scheckheft, Top Fahrzeug, 115.000,- € §25a. German-Car.Net, Bernhard Weiss, Werkstrasse 10-12, 24848 Kropp, Tel. 04624-8031931, info@german-car.net, www.german-car.net H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H



2008 Ferrari 612 Scaglietti OTO, erst 42.900 km, Grigio Ingrid, Panoramaglasdach, scheckheftgepflegt, € 139.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H



F355 GTB, Bj. 07/1997, 81000 km, Handschaltung!, 381 PS, top gepflegt, grigio titanio, Leder kashmir, mit Klima, Scheckheft, 97.500,- € §25a. German-Car.Net, Bernhard Weiss, Werkstrasse 10-12, 24848 Kropp, Tel. 04624-8031931, info@german-car.net, www.german-car.net H

Ford



RS 200, 4600 km, 412 kW (560 PS), weiß, Stoff, 349.000,- €, deutsches H-Kennzeichen, Zustand 1. WolfgangJBreuer@freenet.de

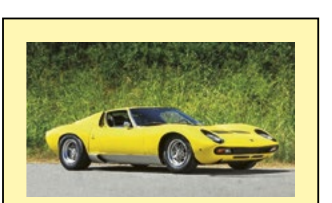
Jaguar



1963 Jaguar E-Type Serie I 3.8 L Coupé, vollrestauriert, phantastisches Top–Fahrzeug, Heritage Certificate, € 138.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini



1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, für Sammlung gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58912

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



E 53 AMG 4M+ T, EZ 03/2022, 3079 km, 320 kW (435 PS), selenitgrau-met., MBUX, 20" Alu, Panodschbd., PerfAbgas, Distro. usw., 87.270,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58948

Mercedes AMG SL 63, neu, schw./schw., Vollausst., LT August 22, 207.000,- €, MwSt. awb., Tel. 0171/6555455



G 320 Aut., 1996, 125.000 km, Klima, SD, Leder, Benzin, toporiginal, gr. KD neu, 48.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58890

Porsche



911 S, Bj. 1974, 25-Jahr Jubiläumsmodell #472 von 963 gebauten, alles Matching, professioneller Neuaufbau - besser als neu. Infos unter Tel. 0043/664/3076070, www.carloft.at H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H



2003/06 Porsche Carrrera GT, nur Original! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.berlin-tuning.com H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H







Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 37/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat €		Anzeigenpreise gewerblich* €			
		bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



RED BULL

Festgefahren: Die belgischen Rallye-Fans mühen sich vergeblich, den Neuville-Hyundai aus dem Graben zu ziehen

Selbst schuld

Fehlende deutsche Talente
MSa 36/2022

Das düstere Bild wäre niemals entstanden, wenn unsere Sport-Oberen die deutsche Formel 3 nicht ohne Not abgeschafft hätten. Wo sind denn alle deutschen Formel-1-Piloten hergekommen? Die Formel-3-Rennserien hierzulande waren über vier Jahrzehnte lang der beste Unterbau. Den jetzigen Zustand haben wir uns selbst zuzuschreiben.

Rainer Braun,
D-53804 Much

Letztes Mal Spa?

F1-Rennen in Spa
MSa 36/2022

Gegen unser festes Vorhaben haben wir nun doch auch dieses Jahr wieder Karten für die Formel 1 in Spa gekauft. Wenn es denn für letztes Jahr irgendeine Erstattung gegeben hat, ist diese jedenfalls bei uns nicht angekommen. Mal sehen, ob wir auch dieses Jahr wieder nur zum Campen hinfahren. Andererseits – es könnte ja auch das letzte Rennen dort werden …

Armin Heilmann,
D-51063 Köln

Charakterschwein

Alonso verlässt Alpine
MSa 35/2022

Fernando Alonso ist ein begnadeter Rennfahrer, aber leider ein Charakterschwein. Egal bei welchem Team, er hinterlässt immer Frust und Ärger. Man darf seinem Wort nicht trauen. Wäre ich Teamchef, er bekäme bei mir keinen Vertrag mehr. Auch bei Aston Martin wird er nicht mit erhobenem Haupt ausscheiden.

Friedrich Gropengießer,
D-74532 Oberaspach

Soll Alonso ruhig probieren, mit Aston noch ein paar Rennen oder Titel zu gewinnen. Wird wahrscheinlich eh nichts. Ich hoffe nur, dass er nie beim Indy 500 siegt. Der einzige Pilot, der sich die Triple Crown des Motorsports verdient, heißt Graham Hill.

Johannes Orth,
A-2230 Gänserndorf

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



08. September 2022: Freies Fahren Motopark Oschersleben (Pkw)
03. Oktober 2022: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
06. Oktober 2022: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 26. August		
10.25	Formel 3 Spa, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.35	Formel 2 Spa, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Spa, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Spa, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
15.30	Formel 3 Spa, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.50	Formel 1 Spa, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
16.45	Formel 1 Spa, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
18.30	Formel 2 Spa, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 27. August		
10.25	Formel 3 Spa, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.10	DRM Saarland-Pfalz Rallye, Highlights	N-TV
12.30	GT Masters Lausitzring, Highlights	N-TV
12.45	Formel 1 Spa, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1
12.45	Formel 1 Spa, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
13.00	DTM Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	Pro Sieben
14.15	DTM Nürburgring, 1. Rennen (Zus.)	Servus TV A**
15.05	DTM Trophy Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
15.30	Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
16.05	DTM Nürburgring, 1. Rennen (Zus.)	Servus TV D**
16.30	Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**	SRF info
17.50	Formel 2 Spa, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 28. August		
00.30	NASCAR Cup Series, Daytona **LIVE**	Motorvision TV*
08.40	Formel 3 Spa, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.10	Formel 2 Spa, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Porsche Supercup Spa, Rennen **LIVE**	Sky*/Eurosp. 1
13.00	DTM Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	Pro Sieben
ab 13.15	Formel 1 Spa, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV A**
ab 13.30	Formel 1 Spa, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.05	DTM Trophy Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
16.05	DTM Nürburgring, 2. Rennen (Zus.)	Servus TV D**
17.00	Formel 1 Spa, Rennen (Zus.)	ORF 1
18.15	DTM Nürburgring, 2. Rennen (Zus.)	Servus TV A**
20.00	IMSA-Sportwagen Virginia, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
Montag, 29. August		
00.05	Formel 1 Spa, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Freitag, 26. August		
12.05	DTM Nürburgring, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.40	DTM Nürburgring, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 27. August		
07.30	Super GT Suzuka, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
09.55	DTM Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 10.20	ADAC RW Assen, der Samstag **LIVE**	YouTube
ca. 11.15	BMW M2 Cup Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
13.00	DTM Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
ca. 16.55	TCR Europe Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 28. August		
06.30	Super GT Suzuka, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
09.40	DTM Nürburgring, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 11.10	BMW M2 Cup Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
11.15	ELMS Barcelona, Rennen **LIVE**	motorsport.tv
ca. 12.00	ADAC RW Assen, der Sonntag **LIVE**	YouTube
13.00	DTM Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	ran.de
ca. 17.45	TCR Europe Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig   **D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Vorschau


WILHELM

Formel 1: Der Klassiker in Spa – hoffentlich mit mehr Action als im letzten Jahr



HOCH-ZWEI

DTM: Drei Wochen nach dem GT Masters gibt's wieder GT3-Action in der Eifel



MOTOGP

MotoGP: Welcher Belastung unterlagen in Spielberg die Ducati und die Yamaha?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
26./27.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Daytona	USA
26.–28.08.	Rallye-EM, Zlín	PL
27./28.08.	DTM/TCR Europe, Nürburgring	D
27./28.08.	ADAC Racing Weekend, Assen	NL
27./28.08.	Formel 1, F2, F3 + Porsche Supercup, Spa	B
28.08.	IMSA-Sportwagen, Alton/Virginia	USA
28.08.	European Le Mans Series, Barcelona	E
28.08.	Tourenwagen/BTCC, Thruxton	GB
Motorrad		
25./26.08.	Speedway-U16-WM, Wroclaw	PL
27./28.08.	Hardenduro-WM, Calgary	CDN
27.08.	Speedway-WM, Wroclaw	PL
27.08.	Speedway-DM, Herxheim	D
28.08.	Seitenwagen-Langbahn-EM-Finale, Eenrum	NL
28.08.	Trial-WM, Cahors	F